SkyNews.ch

SkyNews.ch

Das aktuelle Magazin der Schweizer Luftfahrt

CHF 8.50 / EUR 6.50 Nr. 10, Oktober 2008

Rückblick: Venom-Abschied vor 25 Jahren

Interview: Roland Müller, Präsident des CFAC

Exklusiv: Global-Express-Umschulung bei ExecuJet

Aktuell: Zivile Schweizer Mirage IIIDS fliegt!

Q Publikation

INHALT

SkyNews.ch, Nr. 10, Oktober 2008, 5. Jahrgang

Titelbild: Seit 20 Jahren fliegt die zivile Venom HB-RVA in der Schweiz.
© Erich Gandet

4 SkyStory: Venom-Abschied vor 25 Jahren
11 SkyNews: Zivile Mirage IIIDS fliegt!
14 SkyNews: EAS-Fly-in Buochs
17 SkySim: Ferienplanung am Flugsimulator
18 SkyNews: Jet Aviation zu General Dynamics
20 SkyPort: News aus Zürich-Kloten
23 SkyPort: EuroAirport-News
24 SkyPort: Das Neuste aus Genf-Cointrin
26 SkyForce: Charlies Heavy's aus Lausanne
28 SkyShow: Aero-Show in Schaffhausen
30 SkyClub: AAA-Mifas in Biel-Kappelen
32 SkyHeli: «Mucha Helis» bei Alicante
35 SkyTalk: Roland Müller, Präsident CFAC
39 SkyForce: Gefragte Testrange Vidsel
43 SkyClub: Airside Foto in München
44 SkyLine: Umschulung auf Global Express
46 SkyBiz: HB-Eintrittstest für Businessjet
48 SkyReg: August-News im HB-Register
50 SkyView: Gastkolumne, Events und Vorschau

Grob ist mit seinen Problemen nicht alleine

Geschätzte Leserinnen und Leser

Der traditionsreiche Flugzeughersteller Grob Aerospace, heute mehrheitlich in Schweizer Besitz, ist zahlungsunfähig. Die finanziellen Mittel haben nicht gereicht, um das anspruchsvolle Zertifizierungsprogramm für den innovativen Businessjet Grob sp^n erfolgreich abzuschliessen. Wenn kein neuer Investor gefunden wird, dann droht ein bitteres Ende (siehe Seite 16).

Doch Grob ist nicht der einzige Flugzeughersteller, der mit einem zukunftsweisenden Flugzeugprojekt in Turbulenzen gerät. Das bekannteste Beispiel ist die Boeing 787, die noch immer nicht fliegt, geschweige denn zertifiziert ist. Nur hat Boeing den viel längeren Atem und damit auch die finanziellen Möglichkeiten, um ihren neuen «Kunststoff-Jet» bis zur Zulassung durchzubringen. Grob hat das nicht. Dem irischen Investor Dermot Desmond ist die Sache wohl zu teuer oder riskant geworden. Dabei konnte Grob über 100 Bestellungen für den sp^n einholen, und die Kunden scheinen nach wie vor an den neuen Jet zu glauben. Ein anderes Beispiel ist der Eclipse-Minijet: Trotz mehreren Tausend Orders und einem zertifizierten Flugzeug kämpft Eclipse Aviation derzeit mit grossen Problemen.

Weshalb? Die Luftfahrt ist – nicht zuletzt aus Sicherheitsüberlegungen – rückwärtsgewandt und setzt vornehmlich auf bewährte Technologien. Was jahrzehntelang funktioniert hat und zertifiziert ist, wird auch weiter verwendet. Und dennoch ist die Aviatik eine äusserst innovative Branche – aber nur in kleinen Schritten. Grosse Würfe brauchen Zeit und kosten viel, viel Geld. Schade. Wir hoffen für Grob und den Flugplatz St. Gallen-Altenrhein, dass ein neuer Investor an den sp^n glaubt und der zukunftsweisenden Technik eine Chance gibt.

Hansjörg Bürgi, Chefredaktor und Verleger

SkyNews.ch ist auch für das Jahr 2008 vom Verband Schweizer Presse mit dem Qualitätssiegel «Q-Publikation» ausgezeichnet worden.

IMPRESSUM

Herausgeber, Redaktion und Verlag:
Aviation Media AG, Oberteufenerstrasse 58, 8428 Teufen ZH,
Telefon 044 881 72 61, Fax 044 881 72 63, E-Mail: info@skynews.ch

Chefredaktor und Verleger: Hansjörg Bürgi, hjb@skynews.ch
Stellvertreter: Peter Lewis, 17@skynews.ch
Redaktor: Eugen Bürgler, eb@skynews.ch

Druckvorstufe:
Team media GmbH, 6482 Gurtnellen
E-mail: team@teammedia.ch

Layout/Bildbearbeitung:
Monika Imholz-Walker, Roger Indergand

Grafik/Konzept:
Raini Sicher, Jason Hegetschweiler

Korrekturteam:
Daniel Dufner, Monika Imholz-Walker

Inserate:
Publicitas Publimag AG, Marianne Leimeroth, Mürtschenstrasse 39, Postfach, CH-8010 Zürich, Telefon 044 250 31 31, Fax 044 250 31 32, E-Mail: marianne.leimeroth@publicitas.com

Druck:
FO-Fotorotar, Gewerbestrasse 18, 8132 Egg/ZH

Abonnements:
Schweiz: Jahresabo CHF 81.– / D und OE: Jahresabo EUR 65.–
inkl. Porto und MwSt. – Postkonto: 87-334084-2

Auflage: 8500 Exemplare (Druckauflage), 3630 Ex. (WEMF 07), monatlich

Copyright: Alle in dieser Zeitschrift und auf der Website www.skynews.ch veröffentlichten Texte und Bilder sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Redaktion und entsprechender Quellenangabe weiter verwendet werden.

ISSN 1660-8178 Mwst.-Nr. 599 433

PARTNER

Wir freuen uns über die Kooperationen mit folgenden Vereinen:

Antique Airplane Association of Switzerland (AAA), www.a-a-a.ch (Vereinsorgan)
Interessengemeinschaft Luftfahrt IGL, www.luftfahrt.ch (Vereinsorgan)
Airside Foto Zürich, www.airsidefoto.ch (Vereinsorgan)

Verein der Freunde der Schweizer Luftwaffe VFL, Fliegermuseum Dübendorf, www.airforcecenter.ch (Partner)
Fliegermuseum Altenrhein FMA, www.fliegermuseum.ch, www.hunterflying.com (Partner)
SFSA Swiss Flight-Simulation Association, www.pcflight.ch (Partner)
Aerosuisse, Dachverband der Schweizer Luftfahrt, www.aerosuisse.ch (Partner)
Super Constellation Flyers Association, www.superconstellation.org (Partner)
Probelpmoos, www.probelpmoos.ch (Partner)

Die Mitglieder dieser Vereine können SkyNews.ch zu einem Vorzugspreis beziehen.

TEAM

Das SkyNews.ch-Team setzt sich aus folgenden freien Mitarbeitern zusammen: **Peter Abgottspon** (SkySpace, SkyMedia), **Roger Ackermann** (SkyLine, SkyVision), **André Aebi** (SkyPort), **Bernhard Baur** (SkyNews, SkyShow), **Jiri Benesch** (SkyNews), **Samuel Berger** (SkyNews, SkyHeli, SkyForce), **Thomas Binz** (SkySim), **Karl Bommeli** (SkySim), **Werner Bönzli** (SkyPort BSL), **Guido E. Bühlmann** (SkyPast, SkyShow), **Robert Bührer** (Marketing), **Manfred Brunner** (SkyBiz), **Nick Däpp** (SkyHeli), **Tino Dietsche** (SkyPort ACH, SkyHeli), **Daniel Dufner** (SkyNews International), **Max Fankhauser** (SkyPort GVA, SkyNews), **Andy Fischer** (SkyFlight), **Urs Forrer** (SkyForce, SkyNews), **Erich Gandet** (SkyClub AAA, SkyPast), **Peter Gerber** (SkyReg, SkyNews), **Werner Gisler** (SkySim), **Thomas Hirt** (SkyVoice), **Hansruedi Huber** (SkyTrip, SkyShop), **François Hug** (SkyPort BSL), **Reto Isler** (SkyWeb, SkyNews), **Franz Knuchel** (SkyNews, SkyForce), **Christoph Kugler** (SkyCam, SkyForce, SkyTech), **Daniel Martel** (SkyPort GVA, SkyCard), **Martin Michel** (SkyForce, SkyNews, SkyShow), **Mario Richard** (SkyNews, SkyReg, SkyShow), **Erich Riester** (SkyForce, SkyNews, SkyShow), **Lukas Rösler** (SkyNews), **Marc Seidel** (SkyPort BSL), **Werner Soltermann** (SkyPort BSL, SkyPast), **Urs Stoller** (SkyForce, SkyNews, SkyShow), **Erich Strobl** (SkyNews International), **Aldo Wicki** (SkyForce, SkyNews), **Roger Wimmer** (SkyForce)

Vor 25 Jahren musterte die Schweiz die DH-112 Venom aus

Giftiger «Gabelschwanz»

Für Generationen von Schweizer Militärpiloten führte kein Weg an der DH-112 Venom (Schlangengift) vorbei. Zuerst als Jäger, dann als Erdkämpfer und viele Jahre als Trainingsflugzeug, gehörten die charakteristischen «Gabelschwänze» zum gewohnten Bild am Schweizer Himmel. Viele Unfälle trüben das Bild der Einsatzzeit dieses Jets in der Schweiz, der vor 25 Jahren bei der Luftwaffe in den Ruhestand geschickt wurde und seit 20 Jahren zivil weiter fliegt.

Report von Peter Lewis mit Unterstützung von Peter Meyer

Nur für eine kurze Zeit Mitte der 1950er-Jahre bildeten die Venom die Speerspitze der Flugwaffe, bis 1958 die leistungsfähigeren Hawker Hunter eintrafen. Jedoch wurde kein Typ in der Schweiz in grösserer Zahl geflogen als die Venom, ganze 250 Maschinen bildeten die eindrückliche Flotte. Mit dem Venom-Finale am 15. Oktober 1983 in Interlaken verschwanden auch die charakteristischen schwarzen Rauchwolken der Triebwerk-Starterpatronen von den Schweizer Militärflugplätzen.

Foto Hansjörg Bürgi

Am 22. Juni 1988 führte die Venom HB-RVA den ersten Flug eines zivil immatrikulierten, ehemaligen Schweizer Militärjets ab Altenrhein aus. Sie trug damals das ursprüngliche Silberkleid der ersten Schweizer Venoms. Inzwischen präsentiert sie sich wieder in Tarnbemalung.

Die letzten Propellerjäger ersetzt

Nur gerade 1500 Flugstunden hatten die Venom-Zellen bei ihrer Ausserdienststellung durchschnittlich in ihrem Flugbuch, aber während den Doppel-TK's (Trainingskursen) waren die Gabelschwanz-Flugzeuge nicht selten sechsmal pro Tag in der Luft und das während sechs Tagen die Woche. Das machte häufige Triebwerkswechsel notwendig, einige Venoms hatten nicht weniger als 20 verschiedene Ghost-Triebwerke in ihrem Rumpf!

Nach dem Ausscheiden der P-51 Mustang 1957, flog die Schweizer Flugwaffe eine reine Jet-Kampfflugzeugflotte und war damit auf der Höhe der technologischen Entwicklung. Die Lizenzproduktion der DH-100 Vampire ebnete den Weg dafür, auch die Weiterentwicklung DH-112 Venom von der Schweizer Industrie bauen zu lassen. Das Eidgenössische Flug-

Foto Peter Gunti

In den 1970er-Jahren ein vertrautes Bild in Dübendorf: Vier Venoms rollen zum Start auf der Piste 29.

Foto Erich Gandet

Zu Ehren der Venom organisierte die Luftwaffe am 15. Oktober 1983 eine Abschiedsveranstaltung in Interlaken. Die Zweierpatrouille, bestehend aus der J-1797 und J-1790, setzte zur Landung an.

zeugwerk Emmen (F+W), Doflug in Altenrhein und die Pilatus Flugzeugwerke in Stans waren an der Lizenzfertigung beteiligt. Sulzer in Winterthur erhielt die Rechte für den Bau des Ghost 48-Jet-Triebwerks. Mit einem Stückpreis knapp unter 700‘000 Franken, waren die 1951 bestellten Venom die teuersten bis dahin je beschafften Flugzeuge. 1954 wurde der Flugbetrieb in den ersten Staffeln aufgenommen. Schliesslich sollten nicht weniger als 13 Fliegerstaffeln mit dem britischen Jet ausgerüstet sein. Es war das erste Schweizer Militärflugzeug mit Schleudersitz, welchem auch einige Schweizer Militärpiloten ihr Leben verdanken.

Gegen Ende 1955 begann die Ausrüstung der Fliegerstaffel 10 mit 24 Mustern des DH-112R Venom-Aufklärers. Die Aufklärer trugen Unterflügeltanks (Flunt), die in der vorderen Sektion mit Kameras ausgerüstet waren. 1969 wurden sie von der Amir, der Mirage IIIRS abgelöst. Die dritte und letzte Tranche von Venoms beinhaltete 100 Flugzeuge der verbesserten Version Mk.4. Sie unterschieden sich durch den Einbau einer hydraulisch angetriebenen Querruder-Servosteuerung, und

Foto Hansjörg Bürgi

In Interlaken starteten am 15. Oktober 1983 zum letzten Mal mehrere Venoms gleichzeitg ihr Ghost-Triebwerk – ein einzigartiges Schauspiel.

waren an einer leicht abgeänderten Form der Seitenruder (eher quadratische Form) und den nach hinten verlängerten, über den Stabilisator hinausragenden Heckkonus der beiden Leitwerksträger zu erkennen.

Besser mit «Globi Nase»

Ab 1966 waren die Schweizer Militärflugzeuge mit IFF-Transpondern (identification friend or foe – Freund-Feind-Erkennung) und UHF-Funkgeräten ausgerüstet. In der stumpfen, engen Venom-Nase war aber kein Platz für zusätzliche Avionikgeräte vorhanden. Kurzerhand wurde für die Venom ein neuer Bug konstruiert, welcher den nötigen Platz für die zusätzliche Elektronik-Ausrüstung bot und bald die treffende Bezeichnung «Globi Nase» erhielt. An dieser auffälligen Modifikation, alle Einsitzer wurden entsprechend nachgerüstet, lassen sich die

Foto Hansjörg Bürgi

Sechs nebeneinander aufgereihte Venoms in Interlaken: Fünf Triebwerke starten plangemäss, eines nicht.

SkyModel

Die Venom im Modell

Im Massstab 1:72 sind die Baukästen von Aeroclub und Rareplanes (Vacuform) zu nennen – beide sind heute nicht mehr in Produktion. Von Classic Airframes sind jedoch beide Varianten Mk 1 & Mk 4 in 1:48 erhältlich. Für Freunde der Schweizer Luftwaffe hat Matterhorn Circle einen Decalbogen herausgebracht, der die Venom sehr intensiv abdeckt. So sind neben allen lesbaren Unterhalts Markierungen die Staffelabzeichen der Staffeln 2, 3, 10, 13 und 20, zum Teil in verschiedenen Versionen enthalten. Auf **www.mc-one.ch** – «Right Stuff» sind ausführliche Informationen zu diesem Decalbogen zu finden. Auch wenn man keine Modelle baut, lohnt sich wegen den Fotos und Grafiken ein Ausflug auf diese Webseite. Erwähnenswert ist auch die Monographie von Michel Bérard über die DH-112: **www.photocollector.biz**

Foto Hansjörg Bürgi

Ein letztes Mal gab es vor 25 Jahren in Interlaken einen Formationsüberflug von Venoms.

Foto Peter Gunti

Eine typische Szene in Dübendorf: letzte Checks vor dem Eindrehen auf die Piste 29.

Schweizer Venoms erkennen. Die neue Nase hat aber nicht nur ein Platzproblem gelöst, mit dem Umbau verbesserten sich auch die Flugeigenschaften. Bei «Rundnasen-Venoms» lag der Schwerpunkt des Flugzeuges etwas zu weit hinten und die Flugzeuge waren für Strömungsabrisse berüchtigt. Die Globi Nase liess den Schwerpunkt weiter nach vorne wandern und trug zur Verbesserung der Handling- und insbesondere der Stall-Eigenschaften bei.

Piloten mit kräftigen Armen

Verglichen mit dem Pilotieren eines modernen Jets bedeutete das Steuern einer Venom Mk.1 für den Piloten eine immense körperliche Anstrengung. Für jedes «g» Beschleunigung, mit welchem der Pilot in die Kurve fliegen wollte, musste er mit einem Kraftaufwand von rund zehn Kilogramm am Steuer ziehen. Nach erfüllter Hauptmission nutzten die Piloten nicht selten die Gelegenheit für einige Aerobatic-Übungen.

Vor allem der Flügelmann (Sohn) hatte dabei mächtig zu kämpfen, wenn sie ihre Position hinter dem Führerflugzeug halten wollten, ganz besonders in Loopings. Während mit der linken Hand der Schubhebel in der richtigen Position gehalten werden musste, kämpfte die rechte am Steuerknüppel mit enormen Steuerdrücken. Kein leichtes Unterfangen, so die Position in der Formation sauber einzuhalten.

Viele Abstürze mit der Venom

Während Hunter- oder Mirage-Piloten nicht genug von ihren Maschinen schwärmen konnten, hielt sich die Begeisterung der Venom-Flieger für ihre Maschinen in Grenzen. Mit einem sehr engen und überfüllten Cockpit, tief unten sitzend und einer schlechten Sicht nach draussen, war die Venom nicht nur ein Vergnügen zum Fliegen. Auch die Kosten für den Flugbetrieb waren nicht gerade günstig. Nach offiziellen Angaben mussten die Mechaniker rund 35 Stunden Arbeit pro Flugstunde aufwenden. Der Jet sollte auch keine Flugsicherheitspreise gewinnen: 49 Abstürze und fünf weitere Unfälle mit Totalschaden weist die Unfallstatistik

Foto Peter Gunti

Die J-1645 war eine von 24 Aufklärer-Venoms der Fliegerstaffel 10. Den Kamera-Pod trugen diese Venoms im vorderen Teil des Flügeluntertanks.

für gerade einmal 300‘000 Flugstunden auf. 35 Piloten mussten Abstürze mit der Venom mit dem Leben bezahlen.

Obwohl eigentlich als Jagdflugzeug mit vier Hispano Suiza 20-Millimeter-Kanonen in Dienst gestellt, war die Venom schon bei ihrer Indienststellung in dieser Rolle veraltet. Nichtsdestotrotz, als Erdkämpfer stellten die Gabelschwanz-Flugzeuge eine sehr stabile Waffenplattform dar, insbesondere um die Hochachse. Lange bevor die amerikanische Fairchild A-10 diesen Namen erhielt, waren die Venoms als eigentliche «Panzerknacker» unterwegs. In der Verteidigungsdoktrin des Kalten Krieges war die Bekämpfung der riesigen Panzerverbände des Warschauer Paktes eine der Hauptaufgaben, die für die Venom vorgesehen waren. In der Rolle als Erdkämpfer konnte die Venom mit einer Reihe unterschiedlicher Bomben mit bis zu 400 Kilogramm Gewicht und maximal 16 Stück der Acht-cm Oerlikon-Raketen bewaffnet werden.

Pioniere auf der Autobahn

Bis die Venoms 1983 in den Ruhestand geschickt wurden, leisteten sie noch Dienst als Jettrainer. In ihrer aktiven Dienstzeit waren sie die Prototypen für manche Taktiken und Einsatzverfahren, die neu in der Luftwaffe eingeführt wurden. Der erste Einsatz eines Kampfflugzeuges aus einer Kaverne in Ambri bei der Fliegerstaffel 3, oder die erste Landung auf einem Autobahnteilstück im September 1970 bei Oensingen gehören dazu.

Als letzte Einheiten waren die Ausbildungsstaffeln 2, 9 und 13 mit der DH-112 Venom ausgerüstet, während die Milizstaffeln 4, 7, 8 und 19 bereits auf den Hunter umgeschult hatten. So verdienten viele Schweizer Piloten ihre Sporen auf der Venom ab, denn bevor sie auf den Hunter wechseln konnten, wurden sie für die Dauer von zwei Jahren in eine der Ausbildungsstaffeln eingeteilt.

Foto Erich Gandet

Die J-1573 bei ihrer Landung in Interlaken. Sie flog später als zweite zivile Schweizer Venom als HB-RVB ab Sion weiter und wurde 1995 nach England verkauft.

Foto Peter Gerber

Die DH-112 Mk.4 J-1790 gelangte nach ihrer Ausmusterung nach England, wo sie heute zusammen mit der J-1632 im De Havilland Heritage Centre als WR410 ausgestellt ist.

Foto Erich Gandet

Beim Triebwerkstart waren solche Stichflammen nichts Ungewöhnliches.

Foto Erich Gandet

Vier Venoms, die vor 25 Jahren in Interlaken zum Start auf der Piste 23 rollten. Das Pfeifen ihrer Ghost-Triebwerke dürfte vielen noch in Erinnerung sein.

Flugtüchtige und ausgestellte ehemalige Schweizer Venoms in aller Welt

Die nachfolgende Liste ist ein Auszug aus dem neuen Buch von Hans Prisi «Die DeHavilland Jets in der Schweizer Fliegertruppe – Die Doppelleitwerkträger», das Ende September 2008 erscheint. Das Buch kann bei Hans Prisi, Obere Isenegg 6, 9555 Tobel (Telefon 071 917 30 06) für 58 Franken bezogen werden. Es ist 152 Seiten stark und umfasst über 150 Fotos, davon 89 in Farbe. Neben den Venoms sind auch die Vampires und Vampire-Trainers aufgelistet.

Wer über den Verbleib der hier aufgelisteten Venoms mehr weiss oder noch weitere kennt, sende doch bitte ein E-Mail an info@skynews.ch.

Zusammengestellt von Hans Prisi und Erich Gandet

J-Registr.	Zivilimmatrikulation	Standort	Land
J-1516		Beer Sheba Museum, Hatzerim	Israel
J-1523	G-VENI	Cranfield	GB
J-1526		Gals bei Erlach BE	CH
J-1527	N9196	USA, im Mai 2008 bei Bauchlandung schwer beschädigt	USA
J-1535		Widlisbach AG	CH
J-1536		Museum in Paris Le Bourget	F
J-1539	G-BMOC, G-DHUU	Source Classic Jet Flight, Bournemouth	GB
J-1542	G-GONE, G-DHVM	Aviation Heritage Ltd.	GB
J-1545		Musée du Chateau du Savigny	F
J-1559		Hausen bei Ossingen	CH
J-1573	HB-RVB, G-BMOB, G-VICI		GB
J-1578		Rickenbach LU	CH
J-1579		Widlisbach	CH
J-1580		Flugplatz Locarno Magadino	CH
J-1584		Museum Clin d'Ailes Payerne	CH
J-1585		Schötz LU	CH
J-1601	G-VIDI	Source Classic Jet Flight, Stansted	GB
J-1603		Auto & Technik Museum Sinsheim	D
J-1605	G-BLID	Gadwick Aviation Museum, Charlwood	GB
J-1611	G-DHTT		GB
J-1614	G-BLIE, G-VENM	Kennet Aviation Cranfield	GB
J-1616	G-BLIF, N202DM	South Burlington, Ontario, Oregon	USA
J-1624		Flying Ranch Triengen, Wilihof LU (EU-GEN)	CH
J-1626	G-DHSS	Source Classic Jet Flight, Bournemouth	GB
J-1627		Flugplatz Bex	CH
J-1628		Auto & Technik Museum Sinsheim	D
J-1630	HB-RVA	Verein Fliegermuseum Altenrhein	CH

J-Registr.	Zivilimmatrikulation	Standort	Land
J-1631	HB-RVC	FMPA	CH
J-1632	G-VNOM	De Havilland Aircraft, Heritage Centre, Herts	GB
J-1635		Flughafen Frankfurt am Main	D
J-1636		Musée de l'Air	
J-1640		Militärmuseum Wildegg	CH
J-1642		Fliegermuseum Dübendorf	CH
J-1648		Flugplatz Schupfart	CH
J-1649		reserviert für Armeemuseum Thun, eingelagert in Reichenbach	CH
Mk.4			
J-1704		Greenham Common	GB
J-1729		Verkehrshaus Luzern	CH
J-1730	G-BLIA, N402DM	Salt Lake City	USA
J-1733		Österreichisches Luftfahrtmuseum Gras	OE
J-1739		Zivilschutzzentrum Jegenstorf BE	CH
J-1742		Reserve für Armeemuseum Thun, Flugplatz Reichenbach	CH
J-1746		Zivilschutzzentrum Jegenstorf BE	CH
J-1747	G-BLIB, N5471V		USA
J-1753		Fliegermuseum Dübendorf	CH
J-1756		Unterkulm	CH
J-1758	G-BLSD, N203DM		USA
J-1766		Diepoldsau SG	CH
J-1778		Herisau	CH
J-1790	G-BLKA	Vintage Aircraft Hertford Shire / De Havilland Heritage Center	GB
J-1797		Museum Hermeskeil	D
J-1798		Auto & Technik Museum Sinsheim	D
J-1799	G-BLIC, ZK-VNM, N502DM	Mojave	USA

(fett = flugtüchtig)

Foto Werner Bänninger (via Hans Prisi)

Die Mk.4 J-1799 kam am 28. Februar 1959 als zweitletzte Venom zur Fliegertruppe. Nach ihrer Ausserdienststellung wurde sie 1984 nach Duxford überflogen und später als ZK-VNM nach Neuseeland verschifft. Danach kam sie als N502DM in Mojave in die kalifornische Wüste. Sie fliegt nicht mehr.

Foto Hansjörg Bürgi

Die frühere Venom Mk.1 J-1747 zeigte sich an der Oshkosh Airshow von 1992 als N747J. Sie war 2008 noch immer mit derselben Immatrikulation auf die Courage Aviation eingetragen. Diese Firma besitzt mindestens zwei weitere flugtüchtige Venoms, die N202DM und die N402DM.

Foto Peter Lewis

52 Jahre auf dem Buckel und frisch wie eh und je startete die Venom HB-RVA am 23. August 2008 anlässlich des «Venom Memorial Day» auf ihrer Homebase St. Gallen-Altenrhein.

Seit 20 Jahren fliegt die zivile Venom HB-RVA des Fliegermuseums Altenrhein

Am 17. Juli 1984 landete die 1956 gebaute DH-112 Mk.1 J-1630 von Buochs herkommend nach 27 Dienstjahren bei der Flugwaffe auf dem Flugplatz Altenrhein. Nicht zu Unterhaltszwecken, wie während den Jahrzehnten zuvor, sondern als Neuerwerb von **Hans Peter Köstli**, dessen Ziel es war, den ausgemusterten Militärjet zivil weiterzufliegen. Knappe vier Jahre später, am 22.Juni 1988, hob diese Venom dank der Betreuung durch Flugzeugmechaniker **Ernst Flessati** in Altenrhein zu ihrem ersten Flug als HB-RVA mit **Ueli Häusermann** im Cockpit ab. Sie war der erste zivil betriebene Militärjet in der Schweiz und einer der Höhepunkte der Bodensee Air Show von Mitte August 1988. Zudem gilt die J-1630 als «Gründungsflugzeug» für das Fliegermuseum Altenrhein (FMA), das auf Initiative von Hans-Peter Köstli entstanden ist. Seit 1988 hat die HB-RVA rund 60 Flugstunden absolviert.
20 Jahre später, am 23. August 2008, organsierte das FMA deshalb einen «Venom Memorial Day» und liess die HB-RVA zusammen mit dem Vampire-Trainer HB-RVJ in die Lüfte steigen. Im Vampire-Trainer flog auch Hans Peter Köstli mit. Trotz des misslichen Wetters gelang es den FMA-Verantwortlichen einen würdigen Anlass zu organisieren. Auch die Super Connie schwebte aus Basel mit Venom-Fans ein. *Report Hansjörg Bürgi*
www.fliegermuseum.ch

Foto Hansjörg Bürgi

Am 17. Juli 1984 landete die heutige HB-RVA als J-1630 von Buochs her kommend in Altenrhein.

Foto Hansjörg Bürgi

Am 22. Juni 1988 startete die HB-RVA zum ersten Mal als ziviles Flugzeug. Vier Jahre dauerte es, bis sie als erster ex-Militärjet in der Schweiz zugelassen wurde.

Foto Eugen Bürgler

Dank ihnen fliegt die Venom heute noch (von links): die Piloten Ueli Leutert und Paul Ruppeiner, FMA-Gründer und Venom-Retter Hans Peter Köstli, FMA-Präsident Daniel Affolter, Chefmechaniker Ernst Flessati und Finanzchef Thomas Moll.

HB-RVA

Foto Roger Wimmer

Die Mirage fliegt wieder! Für die Verantwortlichen des Museum Clin d'Ailes in Payerne ein grosser Moment. Am 9. September führte die zivil als HB-RDF registrierte Mirage IIIDS ihren Erstflug aus.

Historisch: Traumstart der ersten zivilen Mirage in der Schweiz

Am 17. Dezember 2003, als Major **Markus Zürcher** zum letzten Mal mit einer Mirage III der Schweizer Luftwaffe landete, hätte wohl kaum jemand viel darauf gewettet, dass knappe fünf Jahre später eine Mirage III aus Beständen der Luftwaffe mit ziviler Immatrikulation in Payerne zum Start rollen würde. Was vielen unmöglich schien, ist am 9. September 2008 Wirklichkeit geworden. Mit einem Schlepper wurde die **Mirage IIIDS**, die ehemalige J-2012 der Schweizer Luftwaffe, auf dem Militärflugplatz Payerne nach einer peinlich genauen Vorflugkontrolle aus dem Unterstand U-20 gezogen. Auf Anhieb kam das Snecma Atar-Triebwerk zum Laufen, und die Mirage IIIDS, jetzt mit der **zivilen Immatrikulation HB-RDF**, rollte zum Start. Bereits am Tag zuvor hatten Rollversuche mit dem Mirage-Doppelsitzer stattgefunden.

Einem weiteren Kapitel der Mirage-Ära in der Schweiz stand nichts mehr im Weg. Pilot **Thierry Goetschmann** konnte den Schubhebel nach vorne schieben und der elegante Delta-Jet startete zu seinem ersten Flug unter ziviler Registrierung. Bei diesem technischen Abnahmeflug sass im hinteren Cockpit, so verlangten es die Vorschriften, ein aktiver Mirage-Pilot. Der Zufall wollte es, dass ausgerechnet in der Schweizer Hornet-Staffel 17 ein solcher zu finden war. **Bertrand Gallois**, Mirage 2000-Pilot der französischen Luftwaffe, ist zurzeit als Austauschpilot in Payerne stationiert und verfügt über eine sehr grosse Erfahrung mit Delta-Jets.

Stolz auf das Erreichte, beobachteten die Verantwortlichen des Museums **Clin d'Ailes**, die freiwilligen Helfer und Mitglieder des **Vereins Espace Passion,** den Start der Mirage. Es ist der Initiative all dieser Beteiligten zu verdanken, dass die elegante Silhouette der Mirage wieder am Schweizer Himmel auftaucht. Nach rund 30 Minuten Flug und drei Touch-and-go's, setzte die Mirage nach einem problemlosen «zweiten Erstflug» wieder in Payerne auf. Die Beteiligten durften sich über einen absolut problemlosen Flug ihrer Mirage freuen.

Noch in diesem Jahr soll die Mirage IIIDS zu ersten **Passagierflügen** starten. Wer sich das einmalige Erlebnis gönnen will, muss allerdings mit Kosten von etwa 18'000 Franken rechnen. Über den ersten Passagierflug einer Mirage III am 16. September wird SkyNews.ch in der November-Ausgabe berichten. *Eugen Bürgler*
www.clindailes.ch

Foto Samuel Berger

Nicht nur eine zivil immatrikulierte Mirage IIIDS, sondern auch die geplanten Passagierflüge ab Payerne stellen eine Premiere dar. Die ehemalige J-2012 der Schweizer Luftwaffe präsentierte sich am 9. September in einem Top-Zustand und war einwandfrei funktionstüchtig.

Foto Roger Wimmer

Für den ehemaligen Mirage-Piloten der Schweizer Luftwaffe, Thierry Goetschmann (rechts), eine riesige Freude: Zusammen mit dem Mirage-2000-Piloten Bertrand Gallois der französischen Luftwaffe sass er beim Erstflug der zivil zugelassenen Mirage IIIDS HB-RDF im Cockpit.

Grafik Lions Air

So wird sich der neue Hangar mit Eventhalle der Lions Air Group in Neuhausen ob Eck nächsten Frühling präsentieren.

Lions Air expandiert nach Deutschland: neuer Hangar in Neuhausen

Nur 30 Kilometer nordöstlich von Schaffhausen liegt der ehemalige Militärflugplatz Neuhausen ob Eck bei Tuttlingen. Dort baut die Zürcher Lions Air einen neuen Hangar mit Unterhaltsbetrieb und einer Eventhalle. «Wir haben in der Schweiz keine Expansionsmöglichkeiten gefunden», erklärt **Jürg Fleischmann**, Gründer und Geschäftsführer der bislang am Flughafen Zürich ansässigen Lions Air Group die Investition in Deutschland. Für rund zehn Millionen Franken wird jetzt auf dem früheren Militärflugplatz ein Neubau erstellt. Dieser wird über 70 Meter breit, über 40 Meter lang und über 11 Meter hoch werden. Darin finden mehrere Businessjets mittlerer Grösse oder sogar ein Fokker 100 Platz. Lions Air wird die Halle aber auch für den Unterhalt von Helikoptern benützen. Sie hat 20 Bo105 von der niederländischen Luftwaffe erwerben können. Diese lagern, zusammen mit Tonnen von Ersatzteilen, bereits in Neuhausen ob Eck. Somit verfügt die Lions Air Group heute über das weltweit grösste Ersatzteillager für den **Eurocopter Bo105**. Die Helis werden überholt und für neue Einsätze vorbereitet. Zwei gehen beispielsweise bei der Küstenwache in Sierra Leone in Dienst.

Die Lions Air Group wird in Neuhausen ob Eck auch die Wartung ihrer für das **Red Bull Air Race** sowie für Film- und Fotoflüge an Sportanlässen weltweit im Einsatz stehenden Hubschauberflotte durchführen. Dadurch werden interessante Arbeitsplätze geschaffen. Losgelöst von den fliegerischen Aktivitäten kann die Infrastruktur auch für **Events** genutzt werden. Zudem werden 20 Gästezimmer an den Hangar angebaut. Diese stehen den Mitarbeitern und Partnerfirmen zur Verfügung.

Für den Bau und den Betrieb der Hangars hat Lions Air Group zwei neue Tochtergesellschaften gegründet: Die **Aircraft Service AG** für den Betrieb sowie die **Aircraft Immobilien AG** für den Bau des Hangars. Die Basis am Flughafen Zürich-Kloten wird aber beibehalten, wie Jürg Fleischmann ausführt.

Die Grundsteinlegung für den Hangar-Nebau hat am 10. September im Beisein lokaler Behörden und Wirtschaftsvertreter stattgefunden. Lions Air ist auf dem Flugplatz Neuhausen ob Eck **sehr willkommen**, auch weil mit ihren Aktivitäten die aviatische Nutzung des Platzes ansteigen wird. An Weihnachten sollte die Halle im Rohbau stehen, die Fertigstellung ist für Januar und Februar 2009 vorgesehen. Die Eröffnung wird mit einem speziellen Event im Frühjahr 2009 erfolgen. Und falls die Halle bald zu klein wird, hat sich Lions Air bereits weitere 100'000 Quadratmeter Land nebenan gesichert. **www.lionsair.ch** *pd*

Flugplatz Neuhausen

Was heute ein Gewerbepark mit innovativen Unternehmungen samt gut ausgebautem Flugplatz ist, begann 1936 mit dem Planieren einer Wiese. Während des Zweiten Weltkrieges wurde das Areal intensiv von der deutschen Luftwaffe genutzt, bis die französische Armee den Flugplatz am 21. April 1945 besetzte. 1948 zogen die Soldaten ab. Der nun vor allem als Munitionsdepot genutzte Platz blieb aber bis 1963 unter französischer Verwaltung. Nach der Übergabe des Flugplatzes an die Bundesrepublik kamen 1965 die Heeresflieger mit ihren Hubschraubern an.

Im Zuge der Truppenreduktion zog die Bundeswehr am 31. März 1994 vom Platz ab. Erst 1997 erwachte der Flugplatz als Sonderlandeplatz Neuhausen ob Eck (EDSN) aus seinem Dornröschenschlaf. Doch nicht nur die 1248 Meter lange Piste 09/27 sollte wieder genutzt werden. Die Stadt Tuttlingen und die Gemeinde Neuhausen ob Eck initiierten auf dem 143 Hektaren grossen Gelände den »Take-off GewerbePark». Bereits haben sich 60 Firmen mit rund 600 Mitarbeitenden im Gewerbepark angesiedelt.

www.take-off-park.de

Fotos Hansjörg Bürgi

20 Bo105 und tonnenweise Ersatzteile hat Lions Air bereits in Neuhausen eingelagert. – Lions-Air-CEO und -Gründer Jürg Fleischmann (links) bei der Grundsteinlegung mit Verwaltungsratspräsident Peter Koller.

Foto Joël Bessard

Zum Einsatz bei der Lawinenkatastrophe kam neben den EC145 aus Frankreich der italienische AW139 I-ASAR der Air Green, einer der grössten Helikopter für Rettungsmissionen in den Alpen.

Heli-Grosseinsatz nach Mont-Blanc-Lawine

Nachts um 3 Uhr löste sich am 24. August im Mont Blanc-Massiv ein grosser Eisblock, der immer grössere Schneemassen mit sich riss, so dass eine riesige Lawine von 50 Metern Breite zu Tal donnerte und mehrere Seilschaften von Alpinisten im Aufstieg überraschte. Anfänglich wurde befürchtet, dass über 40 Menschen mitgerissen wurden. **Rettungskräfte aus Frankreich** und **Italien** rückten mit einem Grossaufgebot aus. Vier Helikopter brachten unverzüglich Rettungsspezialisten, Ärzte, Suchhunde und Material zur Unglücksstelle auf rund 3600 Metern Höhe. Die schwierige Bergungsaktion musste wegen drohender neuer Eisabbrüche immer wieder unterbrochen werden. Acht Bergsteiger konnten gerettet und nach **Chamonix** geflogen werden. Acht Menschen, darunter auch drei Schweizer, fanden in der Lawine den Tod.

An der Rettungsaktion beteiligten sich die französische **Gendarmerie** und die **Sécurité Civile** mit Eurocopter EC145, aus Italien kam Unterstützung von der **Air Green** mit einem ihrer Agusta-Westland AW139. Selbst die altgediente Alouette III der Gendarmerie leistete einmal mehr wertvolle Dienste. Nachdem die Ablösung der bei den Bergrettern hochgeschätzten Alouettes durch die neuen Eurocopter EC145 mehrfach verzögert wurde, sind die Tage dieses Helikopter-Klassikers bei der Gendarmerie nun aber definitiv gezählt.

In Chamonix hatte man bereits am 2. Juni 2007 mit einer kleinen Zeremonie von der **Alouette III** «Bravo Lima» Abschied genommen und den Heli ins Museum nach Paris Le Bourget überflogen. 32 Jahre lang war diese Alouette III der **Inbegriff für Bergrettung** im Mont Blanc-Massiv. Zukünftig wird die Flotte der Gendarmerie aus 15 EC145, vorwiegend auf Gebirgsbasen stationiert, und 37 EC135 bestehen. Beim jüngsten Lawinendrama am Mont Blanc wurde die Alouette III F-MJBU aus Lyon zur Unterstützung angefordert, welche dort noch für kurze Zeit stationiert ist.

Eugen Bürgler

Foto Joël Bessard

Die Aérospatiale SA316B Alouette III F-MJBU ist eine der vier letzten Maschinen dieses Typs, die noch bis Ende Jahr bei der Gendarmerie Dienst leisten.

HeliSale
love at first flight

New helicopters

AW 139

1 Pilot · 15 Passagiere · Max. 311km/h

Der neue Maßstab für Geschäftsreisen. Erster Helikopter seiner Klasse mit Enteisungsanlage.

Agusta Grand

1 Pilot · 7 Passagiere · Max. 311km/h

Technologie und Sicherheit aus einer Hand.
Nonstop Flüge bis 890 km möglich

A 109 Elite

1 Pilot · 7 Passagiere · Max. 311km/h

Elegant, modern und sicher.
Meist gekaufter Reisehubschrauber in Europa.

Lieferpositionen verfügbar.

Pre-Owned helicopters

Grand

2006 Grand

Gebraucht, Baujahr 2006, ca. 220 Flugstunden seit neu, sofort verfügbar

A 109 Elite

2007 A 109 Elite

Gebraucht, Baujahr 2007, ca. 280 Flugstunden seit neu, sofort verfügbar

A 109 Elite

2003 A 109 Elite

Gebraucht, Baujahr 2003, ca. 600 Flugstunden seit neu, sofort verfügbar

Wenn Sie einen neuen oder gebrauchten Hubschrauber kaufen oder verkaufen wollen rufen Sie uns an!

HeliSale International AG
Adresse: Via Campione 33a · CH-6816 Bissone
Telefon: +41 (0) 91 649 5050
Telefax: +41 (0) 91 649 5056
E-Mail: sky@helisale.ch
Web: www.helisale.ch

Auf dem Flugplatz Buochs trafen sich die EAS-Mitglieder dieses Jahr und stellen sich mit ihren Flugzeugen der Jury.

Internationales EAS Fly-In 2008: Eigenbauer trafen sich in Buochs

Vom 15. bis 17. August fand auf dem Flugplatz Buochs das diesjährige Fly-In der **Experimental Aviation of Switzerland (EAS)** statt. Insgesamt beteiligten sich an diesen drei Tagen 70 Piloten mit ihren Flugzeugen. Die Mehrzahl waren selbstverständlich selbstgebaute Flugzeuge, aber auch mehrere Standardflugzeuge, wie Piper L-4 oder PA-28, besuchten den Anlass. Unter den Experimentals war mit fünf Exemplaren die **BX-2 Cherry** der häufigste Flugzeugtyp, gefolgt von fünf Flugzeugen der **Van's Familie**, RV-4, RV-6, RV-6A und RV-7, und je vier **Europa**, **Kitfox** und **Zenair**. Daneben fanden noch drei **Pulsar** und je zwei, **Glasair** und **Long Ez** sowie zahlreiche Einzeltypen den Weg in die Innerschweiz.

Speziell erwähnenswert ist die Anwesenheit der **Breezy RLU-1** HB-YLX. Trotz der labilen Wetterlage besuchten auch mehrere ausländische Eigenbauer mit ihren Flugzeugen das EAS-Treffen. So waren aus England vier, aus Italien zwei, und aus Frankreich ein Eigenbauflugzeug nach Buochs geflogen. Auch neue Maschinen, die erst kürzlich registriert und den Erstflug unternommen hatten, waren bereits anwesend. So zum Beispiel die RV-4 HB-YMZ von **Hans Heim** oder die RV-6A von **Markus Keller**.

In den traditionellen internen Wettbewerben erkor eine Jury in verschiedenen Kategorien mehrere Preisträger. So erhielt **Peter Gorman** mit seiner RV-6 G-RVIB den Preis für die weiteste Anreise. Er flog aus Kilrush in Irland über 1282 Kilometer nach Buochs. Den «Prix d'elegance» gewann **Ivor Phillips** für seine Europa G-IVER. Die Lancair Legacy 2000 HB-YMI von **Georg Tuboly** wurde als bestes Eigenbauflugzeug in der Kategorie «Kit-Bausatz» ausgezeichnet. Den Preis für das beste Eigenbauflugzeug erhielt **Oswald Egger** für seine Cherry BX-2 HB-YDH. Als interessantestes Flugzeug wurde die Cirrus VK-30 HB-YIY von **Urs Villiger** erkoren. Und schliesslich wurde **Peter Frey** für seine Pulsar HB-YJU der Preis für das innovativste Flugzeug zugesprochen.

Die EAS zählt heute 550 Mitglieder: Handwerker, Ingenieure, Linienpiloten, Flugzeugmechaniker, Fluglotsen, Kaufleute, Wissenschafter. Von diesen werden über 120 Flugzeuge betrieben. Gegen 100 Neu-Projekte sind derzeit noch im Aufbau.

Fotoreport Peter Gerber

www.experimental.ch

Zwei der Preisträger: Die Cirrus VK-30 HB-YIY wurde als interessantestes Flugzeug erkoren. – Den «Prix d'elegance» gewann die Europa G-IVER.

Weiterer Segelflieger tödlich verunglückt – neue BFU-Berichte abrufbar

Die am 16. August in Buttwil gestartete Discus-B HB-3338 prallte nach einer Flugzeit von nur zehn Minuten im Dorf Buttwil auf ein Hausdach und fiel auf ein weiteres Haus, wo sie auf dem Rücken zu liegen kam. Gemäss Angaben des Büros für Flugunfalluntersuchungen (BFU) wurde dabei der 65-jährige Pilot tödlich verletzt. Am 24. August verlor die Diamond DA-20-A1 Katana OE-AKG aus Hohenems beim Endanflug in Lausanne abrupt an Höhe und stürzte in ein Feld neben der Piste. Der 49-jährige Pilot und sein Passagier erlitten schwere Verletzungen. An der Airshow in Schaffhausen geriet die Extra EA-300/L HB-MSX am 31. August über die Piste hinaus und kam beschädigt in einem Maisfeld zu stehen (siehe auch Seite 28).

Die folgenden neuen Untersuchungsberichte sind auf der Website des BFU verfügbar: HB-POD vom 29. Juli 2004 nördlich des Flugplatzes Zweisimmen, HB-UGA vom 27. Juli 2005 auf dem Flugplatz Speck-Fehraltorf und N107FP vom 3. Dezember 2006 westlich des Flugplatzes Langenthal. *hjb*

www.bfu.admin.ch

Oldtimer Classic Hittnau: Dank Wetterglück so viele Oldies wie nie

Oldtimerfans kamen an der siebten Auflage dieser einmaligen Veranstaltung vom 6./7. September wieder voll auf ihre Rechnung. Am Samstagmorgen ab 10 Uhr meldeten sich die ersten Piloten auf der Frequenz 123.375 MHz zur Landung auf der **420 Meter kurzen Graspiste**. Bis zum späteren Nachmittag reihten sich gegen 30 Flugzeuge auf dem wieder auferstandenen Fluggelände im Zürcher Oberland auf. Bis am Sonntagabend gab es eine Rekordbeteiligung.

Einige Typen fanden beim Publikum besondere Beachtung: so die Stearman von **Hansueli Binz** und jene vom Stearman Club Altenrhein. Die knallrote Bölkow 207 von **Karl Sänger** und die Fairchild Ranger aus Lommis gehörten als einzige Exemplare ihres Typs in der Schweiz zu den Raritäten. Premiere in Hittnau feierten die An-2 von **Starflight Switzerland** (siehe auch Seite 31) und die erste «Zweimot», die Twin Star DA-42 HB-LUH von **Bruno Wettstein**. Daneben war ein guter Mix mit Jodel-Varianten, Heckrad-Piper, Minicaps und Eigenbau Kittfox zu bestaunen.

Die angemeldeten Piloten mussten am Freitag einen Augenschein des Fluggeländes vornehmen. Mit den verantwortlichen Organisatoren **Reto Seitz** und **Jakob Jucker** wurde die gut hergerichtete Piste abgeschritten. Juckers Vater und Grossvater waren es, die in den 1940er-Jahren das Fluggelände in der Ebene zwischen Isikon und Hittnau entdeckten. Bis zum Umzug 1954 nach Speck-Fehraltdorf fand dort Segel- und Motorflugbetrieb statt. Der **Motor-Sport-Club Hittnau** und die **Antique Airplane Association of Switzerland** (AAA) führen seit 2000 alle zwei Jahre die «Oldtimer Classics» durch, kombiniert mit den Sparten Flugzeuge, Auto und Motorräder. Als Programmpunkt findet jeweils Nachmittags ein freiwilliger Formationsüberflug der anwesenden Flugzeuge statt. Dieser «wilde Haufen», wie im Programm aufgeführt, liess sogar das Publikum an der benachbarten Autorennstrecke zu einem Blick nach oben verführen! Zusätzlich überflog **Ueli Leutert** mit dem Vampire-Trainer den Flugplatz. Nach dem Wetterglück am Samstag folgte eine Störung, die sich pünktlich am Sonntagmittag verzog, so dass noch weitere angemeldete Piloten in Hittnau landen konnten. Ein für die Fliegerei wohltuender Anlass, der hoffentlich in zwei Jahren wieder stattfindet, ging damit zu Ende.

Fotoreport Erich Gandet

Ein stattlicher Oldtimer-Mix fand sich auf dem reaktivierten Flugplatz Hittnau ein.

Als erstes zweimotoriges Flugzeug landete die Twin Star von Bruno Wettstein in Hittnau.

Foto Corinne Eugster-Wielander

Die Bölkow 207 von Karl Sänger rollte vom Auto-Renn-Parcours zum Abstellplatz. – Der Flugplatz Hittnau aus der Vogelschau.

Grob Aerospace glaubt trotz Insolvenz an Zukunft mit sp^n-Jet

Foto Hansjörg Bürgi

Der Grob sp^n bei seinem Auftritt 2006 in Grenchen.

Turbulente Zeiten für Grob Aerospace im bayerischen Mattsies: Der traditionsreiche Flugzeugbauer musste per 18. August Insolvenz anmelden. Grob Aerospace CEO **Niall Olver** begründete die prekäre finanzielle Situation mit den Verzögerungen beim sp^n-Businessjet-Programm, welche den Hauptinvestor dazu bewogen hätten, sich aus dem Projekt zurückzuziehen.

Nach dem Rückzug des irischen Investors **Dermot Desmond** hält Grob Aerospace aber weiter an den Plänen fest, den leichten Businessjet sp^n auf den Markt zu bringen. Am 7. August ist auch der vierte Prototyp des hauptsächlich aus Kohlefasern gefertigten Leichtjets zu seinem Erstflug gestartet. Die **Zertifizierung** für das neue Flugzeug musste jedoch auf nächstes Jahr verschoben werden, das Flugtestprogramm wird aus finanziellen Gründen reduziert weitergeführt. Niall Olver betonte, dass die allermeisten sp^n-Kunden ihr Vertrauen in das Produkt und die Firma bekräftigt haben, unter ihnen auch **Alpha Flying** mit 25 Festbestellungen. Insgesamt stehen in den Auftragsbüchern von Grob Aerospace 120 Bestellungen für den sp^n.

Grob Aerospace wurde 2006 von der **Schweizer ExecuJet Investments** übernommen und Niall Olver ist nicht nur CEO von Grob Aerospace, sondern auch der ExecuJet Aviation Group. Er betonte ausdrücklich, dass ExecuJet durch die Insolvenz von Grob nicht betroffen sei, und voll zum Engagement als exklusiver Vertriebspartner für den sp^n Leicht-Jet stehe.

Nach deutschem Recht hat Grob Aerospace ab der Insolvenzeröffnung 90 Tage Zeit, um einen **Sanierungsplan** vorzulegen. Am 10. September haben die Mitarbeiter in Mattsies erfahren, dass alles daran gesetzt werde, um das Insolvenzverfahren so schnell wie möglich hinter sich zu bringen. Obwohl der Staat verpflichtet wäre, die Löhne der Angestellten während dreier Monate zu bezahlen, habe sich Niall Olver persönlich dafür eingesetzt, dass Grob Aerospace in Zusammenarbeit mit Banken die Gehälter ohne staatliche Unterstützung bezahlen konnte. Damit soll auch der Wille unterstrichen werden, das Projekt sp^n wie geplant weiterzuführen und die Mitarbeiter weiter zu beschäftigen.

Noch ist die weltweite **Suche nach einem Investor** im Gang, Niall Olver zeigte sich aber zuversichtlich, nicht zuletzt wegen der zugesicherten Unterstützung durch sp^n-Kunden, bald einen neuen Geldgeber zu finden. Bei der Planung des weiteren Vorgehens sitzt auch der Flugzeughersteller **Bombardier** mit am Tisch, in dessen Auftrag Grob Aerospace massgeblich an der Entwicklung von Rumpf und Flügeln für den neuen Learjet 85 mitwirkt. Ein Mock-up des Learjet-Rumpfs, der ebenfalls weitgehend aus Verbundwerkstoffen konstruiert wird, ist bereits auf dem Weg in die USA, um an der NBAA im Oktober ausgestellt zu werden.

Auch der **Standort Altenrhein** spielt in den Plänen von Grob Aerospace nach wie vor eine wichtige Rolle, wie Grob Aerospace-Sprecherin **Juliane von Heimendahl** bekräftigt. Vor einem Baubeginn müsse natürlich die finanzielle Situation gesichert sein, doch bleibe das geplante Completitions-Center in Altenrhein für das sp^n-Programm essentiell.

Report Eugen Bürgler

www.grob-aerospace.net

Grösste Rega-Helikopterbasis in Wilderswil offiziell eingeweiht

Der Umzug von der alten Basis **Gsteigwiler nach Wilderswil** wurde schon am 10. Mai vollzogen, am 22. August folgte nun die offizielle Eröffnung. Bis dahin haben die Rega-Helikopter mehr als 200 Rettungsmissionen ab der neuen Basis Wilderswil auf dem ehemaligen Militärflugplatz Interlaken geflogen. Mit dem Einzug in die ehemalige Tiger-Halle verfügt die Rega mit 1300 Quadratmetern Hallenfläche und zweckmässigen Nebenräumen über eine moderne Infrastruktur für die voraussichtlich rund 700 jährlichen Einsätze ab der Berner Oberländer Basis. 2,3 Millionen Franken investierte die Rettungsorganisation in den Umbau, der nicht zuletzt dank der guten Kooperation mit **RUAG Aerospace** zu Stande kam.

Neben dem Berner Oberländer Einsatzheli waren an der Eröffnungsfeier ein SAR Super Puma der Luftwaffe, ausgerüstet mit Rettungswinde und FLIR-Kamera (Forward Looking Infrared), ein EC145 und ein Westland Bell 47G3 ausgestellt. Die **Krista Rooschütz-Stiftung** in Bern sorgt für den Unterhalt dieses ehemaligen Royal-Air-Force-Helis mit Jahrgang 1967, der an die Anfänge der Rettungsfliegerei erinnerte. Im nächsten Jahr ist anlässlich der Einführung der neuen **Agusta Grand** Helikopter für die Gebirgsbasen ein **Tag der offenen Tür** geplant.

Fotoreport Urs Stoller

www.rega.ch

Ein Rettungshelikopter der ersten Generation, der WB 47G-3B-1 mit einem 270 PS Boxermotor in den Farben der Heliswiss, zusammen mit der Agusta A109K2.

Das PC-7 TEAM in gewohnter Präzision.

Der attraktive PC-6 Turbo Porter des Para Clubs Triengen beförderte die Fallschirmspringer.

«Flügerchilbi 2008» und 75 Jahre AeCS-Regionalverband Langenthal

Just als sich am 7. September die Wolken lichteten und die Sonne hervortrat, erfolgte auf dem Flugplatz Langenthal der Start des Flugprogramms. Der Regionalverband Langenthal des **Aero Clubs der Schweiz** (AeCS) feierte mit der «Flügerchilbi 2008» sein 75-jähriges Bestehen. Zu den Höhepunkten zählten die Shows des PC-7 TEAMs und des Super Pumas der Luftwaffe. Zudem weilte das Bücker- Squadron mit fünf ihrer Doppeldecker in Langenthal. Der Vampire Trainer HB-RVJ, Fallschirmspringer und Modellflugvorführungen bildeten weitere Programmpunkte. Die Antonov An-2 des **Antonov Clubs Schweiz** brummte zur Freude der mehreren Tausend Zuschauer ebenfalls heran.

Fotoreport Roger Wimmer

www.lspl.ch

SkySim

Der Flugsimulator als Ferienplaner für einen Südamerika-Trip

Vulkane, Dschungel, Galapagos – Ecuador! Gross wie Deutschland, abwechslungsreich wie kein anderes Land. Mit spektakulären, **anspruchsvollen Anflügen** zu den höchstgelegenen Flugplätzen der Welt. Nach einem ereignislosen Flug mit der KLM MD-11 «Ingrid Bergman» von Amsterdam kommend, via die Karibik-Insel Bonair, landen wir um 6.30 Uhr in Guayaquil, Ecuador. Dort beginnt die **Entdeckungsreise durch Ecuador**. Wir starten mit dem Morgenflug nach Quito, der Hauptstadt von Ecuador. Guayaquil liegt an der Pazifikküste und beherbergt den grössten Hochseehafen Südamerikas. Die Luft ist schon am Morgen schwül und drückend. In Quito angekommen, ist es angenehm kühl, etwas kurzatmig bin ich allerdings, kein Wunder auf 2850 Metern Höhe.

Ecuador bietet einiges an herausfordernden Plätzen, sei es für Airline- oder Buschpiloten. Flugplätze im Amazonasbecken dienen als Ausgangspunkt für **Reisen in den Dschungel**. Mit dem Kanu geht es den Rio Napo hinunter, einem Zufluss zum Amazonas. Erwähnt sei Coca oder Tena, am Oberlauf des Rio Napo, hinter den östlichen Kordilleren, am Rande des Amazonasbeckens gelegen. Auch **Gebirgsfliegerei** ist möglich, bei mehreren Plätzen auf rund 2800 Metern über Meer. Dazu zählen Quito und Cuenca, mit Flugplätzen, die mitten in der Stadt liegen, La Toma bei Loja mit einem spektakulären Anflug und Latacunga in unmittelbarer Nähe zum Cotopaxi, dem höchsten aktiven Vulkan der Welt. Eine höchst abwechslungsreiche Landschaft, alles erreichbar innerhalb von ein bis zwei Flugstunden mit einer Cessna. Längere Trips über Wasser zu den Galapagos Inseln runden das fliegerische Angebot ab.

Die benötigten Szenerien und Meshs sind auf **AVSIM** oder unter **www.borisforero.com** als Freeware oder auch gegen Bezahlung zu finden. Einfach auf dem entsprechenden Server oder auch auf Google nach Ecuador und FS2004 beziehungsweise Boris Forero suchen. Die Flugplätze sind alle älteren Datums und nicht mehr auf dem neusten Stand der Technik, aber sie sind stimmungsvoll und geben die Atmosphäre gut wieder. In Wirklichkeit sind die Plätze auch eher schlicht, ausser vielleicht Quito und Guayaquil. Städte für den Flugsimulator sind praktisch gar nicht umgesetzt. Nur vereinzelte markante Bauten sind vorhanden. Aber ergänzt mit den drei Mesh-Dateien und der Vulkan-Szenerie erhält man einen **guten Gesamteindruck** dieses vielseitigen Landes.

Report Karl Bommeli

Links und Infos auf www.skynews.ch unter SkySim

Jet Aviation bei General Dynamics eine Schwester von Gulfstream

Nur drei Jahre, nachdem die **Familie Hirschmann** die Jet Aviation an die Permira Funds verkauft hatte, wechselt die traditionsreiche Firma der Geschäftsluftfahrt mit Sitz in Zürich erneut den Besitzer: Der US-Rüstungs- und Aerospace-Konzern General Dynamics hat alle Aktien von Jet Aviation für **2,25 Milliarden US-Dollar** gekauft. Damit kommt Jet Aviation unter dasselbe Dach wie der Flugzeughersteller Gulfstream.

Der Erwerb von Jet Aviation erlaubt es der General Dynamics Aerospace Gruppe im Bereich der Geschäftsluftfahrt in globale Flight-Support Dienstleistungen zu expandieren. «Wir sind sehr stolz, Teil eines solch renommierten Unternehmens wie General Dynamics zu werden. Unser Fokus liegt weiterhin in der Erfüllung unserer Kundenverpflichtungen während wir gleichzeitig die globale Expansion in unseren Geschäftssparten fortführen, um unsere langjährigen Beziehungen zu allen Flugzeugherstellern, Partnern und Kunden zu verbessern,» sagte **Peter G. Edwards**, CEO der Jet Aviation Gruppe. Damit steht auch fest, dass Jet Aviation weiterhin Flugzeuge von Dassault, Boeing und anderen Herstellern ausstatten und warten wird.

Interessant wird zu verfolgen sein, wie sich der Verkauf auf die Jet-Aviation-Maintenance-Firma **Midcoast Aviation** in den USA auswirkt. Sichert sich General Dynamics, und damit auch Gulfstream Aerospace, mit Jet Aviation Maintenance- und Outfitting-Know-How und -Kapazität. Dies ist im Hinblick auf den Bestseller Gulfstream 650 nicht unwichtig. Zudem dürfte die im Maintenance-Sektor tätige **General Dynamics Aviation Services** (GDAS) in den USA mit Midcoast Aviation konsolidiert werden. GDAS und Gulfstream sorgten 2007 zusammen für 4,8 Milliarden US-Dollar oder rund einen Fünftel des Umsatzes im General Dynamics Konzern.

Der Vollzug der Transaktion wird bis Ende 2008 erwartet und steht unter dem Vorbehalt der **kartellrechtlichen Genehmigung**. Nach Abschluss der Transaktion wird Jet Aviation eigenen Angaben zufolge weiter unter dem **heutigen Management** und den bestehenden Strukturen als unabhängiger Unternehmensbereich innerhalb der General Dynamics Gruppe tätig sein. «Wir freuen uns sehr über den Erwerb von Jet Aviation und auf die Zusammenarbeit mit dem derzeitigen Management Team, um weiter Erfolg zu haben. Unter der Eigentümerschaft von Permira entwickelte sich Jet Aviation zu einem globalen Marktführer in der Geschäftsluftfahrt; als Teil von General Dynamcis wird Jet Aviation das Wachstum in einem unserer Kernbereiche nachhaltig unterstützen,» sagt **Nicholas D. Chabraja**, Präsident und CEO von General Dynamics.

Der Konzern mit Hauptsitz in Falls Church, Virginia, USA beschäftigt weltweit rund 84'600 Mitarbeitende und erwartet 2008 einen Umsatz von 29,5 Milliarden US-Dollar. General Dynamics ist gemäss eigenen Angaben Marktführer in der Geschäftsluftfahrt und den Bereichen von Militär- und Schiffssystemen sowie der Informations-Technologie und Informations-Systemen. *Hansjörg Bürgi*

www.generaldynamics.com

Foto Erich Riester

PS auch bei Madonna

Am 30. August flog die Patrouille Suisse nicht nur an der Aero-Show in Schaffhausen, sondern am Abend auch vor dem Madonna-Konzert in Dübendorf. Um auf den Flugplatz zu sehen, versammelten sich unzählige Menschen auf den Anhöhen rund um das Gelände.

Die RUAG steigert den Umsatz weiter

RUAG, mit Produktionsstätten in der Schweiz, Deutschland und Schweden, hat im ersten Semester 2008 gemäss eigenen Angaben den Umsatz mit Wehrtechnik, zivilen Gütern und Dienstleistungen um **elf Prozent** von 647,5 Millionen auf 720,8 Millionen Franken gesteigert. Die Umsätze im zivilen Geschäft sowie in der Wehrtechnik machen jeweils 50 Prozent aus und seien stabil gegenüber dem Vorjahr, teilte RUAG weiter mit.

Mit 34 Prozent des Umsatzes bleibt die **Schweizer Armee** auf gleichem Niveau wie im Vorjahr der grösste Einzelkunde. Nach Absatzgebieten wurden 58 Prozent des Umsatzes mit Kunden ausserhalb der Schweiz erzielt, 48 Prozent davon im EU-Raum. Der erzielte Gewinn vor Zinsen und Steuern liegt im ersten Halbjahr 2008 mit **33,3 Millionen Franken** (Vorjahr 29,7 Millionen) zwölf Prozent über dem Vorjahr. Die Steigerung führt RUAG auf eine **sehr gute Auftragslage und Auslastung** im ersten Halbjahr zurück. Verschiedene Faktoren, wie die Wechselkurssituation, die Konjunkturabschwächung, aber auch Investitionen in neue Projekte, würden dazu führen, dass sich der EBIT in der **zweiten Jahreshälfte abschwächen** werde, heisst es in der RUAG-Mitteilung. Die gute Auftragslage wird durch den Auftragsbestand mit 1514 Millionen Franken (1131 Millionen) unterstrichen, allerdings hat sich der Auftragseingang mit 824 Millionen (841 Millionen) gegenüber dem Vorjahr verlangsamt. Die Anzahl der Beschäftigten liegt mit 6141 Mitarbeitenden (Vorjahr 5980) im Durchschnitt drei Prozent über dem Vorjahr.

www.ruag.com *pd*

Execu-Ausstattung

Seit drei Jahren ist die **ExecuJet Aviation Group** im Bereich Ausstattung von Businessjets aktiv. ExecuJet betreibt kein eigenes Completions Center, die Firma hat sich auf das **Management von Ausstattungs-Projekten** spezialisiert. Das Angebot umfasst auch Dienstleistungen wie die Inspektion der «grünen» Flugzeuge beim Hersteller oder abschliessende Funktions- und Qualitätskontrollen.

Bisher betreute ExecuJet vor allem Completions-Programme bei **Bombardier Businessjets**. Neu möchte die Firma mit Sitz in Zürich auch die grösseren Airbus ACJ's und Boeing BBJ's ins Portfolio aufnehmen. Für die Kundenbetreuung soll noch diesen Herbst am Hauptquartier auf dem Flughafen Zürich ein neuer Showroom eröffnet werden. *pd*

Flugplatz Ambri gehört nun der Gemeinde

Der ehemalige Militärflugplatz Ambri ist vor einigen Monaten vom Bund verkauft worden. Dabei übernimmt die Gemeinde Ambri die Pisten und Unterstände, das Wiesland ging an lokale Bauern. Wie **Marco Guscio** von der Flugplatzgenossenschaft Ambri erwähnt, ändert sich für den Betrieb in Ambri dadurch nichts. Neu bezahlt die Flugplatzgenossenschaft der Gemeinde einen Zins für die Benützung des Flugplatzes. Wichtig ist auch, dass die total **zwei Kilometer lange Piste** in voller Länge erhalten bleibt. Damit werden weiterhin Hunter-Flüge ab Ambri, aber auch andere Nutzungen, wie beispielsweise Auto-Slaloms, möglich sein. Allerdings sieht sich die Flugplatzgenossenschaft mit dem Bau eines Hangars konfrontiert, da der Bund in den nächsten Jahren die **Flugzeug-Unterstände** aus Sicherheitsgründen abreissen will. Diese Massnahme ist übrigens für alle ehemaligen Militärflugplätze geplant. In Ambri würde dies besonders bedauert, da sich die Unterstände nach wie vor ideal als Hangars eignen und die Temperatur darin nie unter Null Grad sinkt. Das letzte Wort ist aber noch nicht gesprochen, zumal eine solche Abrissaktion auch die Bundeskasse weiter belasten würde. *hjb*

www.ambri-airport.ch

Foto Hansjörg Bürgi

Swiss fliegt Star-Alliance-Airbus A330 doch

Der von der Lufthansa nicht übernommene Airbus A330-200 HB-IQR (siehe SkyNews.ch 09/08) wird nun von Swiss bis auf weiteres mit Star-Alliance-Titeln betrieben. Dafür wurde das Schwesterflugzeug HB-IQQ früher als geplant ausser Dienst gestellt. Als Grund dafür gibt Swiss die unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse der beiden A330 an.

23 Millionen mehr für Swissair-Gläubiger

Das Bundesgericht hat am 4. September eine Klage des Swissair-Liquidators **Karl Wüthrich** teilweise gutgeheissen, welche die Zahlung von 21,8 Millionen Franken zugunsten der Swissair-Gläubiger forderte. Zwei Tage nach dem Swissair-Grounding vom 2. Oktober 2001 hatte die Swissair dem **Flughafen Zürich** 18,5 Millionen Franken für ausstehende Flughafen- und Flugsicherungsgebühren des Monats Juli überwiesen. Der Flughafen drohte damals, bei einem Ausbleiben der Zahlungen seine Leistungen nur noch gegen Vorauszahlung zu erbringen. Die provisorische Nachlassstundung wurde einen Tag nach der Zahlung eingeleitet. Das Bundesgericht hat entschieden, dass mit der Überweisung andere Gläubiger geschädigt wurden und verpflichtet den Flughafen, der Swissair in Nachlassliquidation 18,5 Millionen Franken zurückzuzahlen. Auch der Treibstofflieferant **Air Total** hatte im Oktober 2001 noch Geld für ausstehende Kerosin-Rechnungen erhalten, und muss diese 4,6 Millionen Franken nun gemäss Bundesgerichtsentscheid zurückzahlen. Laut Karl Wüthrich sind noch ähnliche Klagen der Swissair-Gläubiger über rund 40 Millionen Franken hängig. *eb*

MEINUNG

Geht es um die nationale Sicherheit oder die Verunglimpfung der Armee?

Seit die Olympischen Spiele keine schlagzeilenträchtigen News mehr bieten, scheint die Gier der Journalisten besonders gross zu sein, die Wirkungslosigkeit und Lahmheit der Schweizer Landesverteidigung herauszustreichen. Das reflexartige Zusammenzucken der SVP über jeden Schweizer Franken, der im Ausland ausgegeben wird und die Überzeugung linker Kreise, dass alles was lauter oder teurer als ein Motorroller ist, verboten gehört, hat die unheilige Allianz komplett gemacht.

Selbstverständlich wurde der Tiger-Teilersatz sofort in Frage gestellt. Dass ein Geschäft wie eine Kampfflugzeugbeschaffung in der Schweiz ohne moderne Kommunikations- und Marketingstrategien nicht mehr über die Bühne gehen kann, diese Tatsache muss sowohl der Armasuisse wie auch der Luftwaffe noch bewusster werden. Viele Bürger in diesem Land glauben, dass jeder für die Landesverteidigung ausgegebene Franken einer zuviel ist. Ihnen müssen überzeugende Argumente präsentiert werden, weshalb ein Tiger-Ersatz heute sinnvoll ist. Und, es muss kommuniziert werden, dass nicht ein gleichwertiger Ersatz für die F-5 evaluiert wird, sondern ein Kampfflugzeug der nächsten Generation. Alles andere wäre tatsächlich verschwendetes Geld.

Wir leben in der Schweiz in einer selbstzufriedenen Gesellschaft. Wir haben genug von alledem, was es für ein einigermassen angenehmes Leben in einem wohlhabenden Land Westeuropas braucht. In diesem friedlichen Zeitalter, da höchstens Terroristen, und keine fremden Armeen, Angst verbreiten, fällt es leicht, die Landesverteidigung als unnütz zu betrachten. Die Landesverteidigung ist unsere Versicherungs-Police, eine die wir kaum je brauchen werden, aber sie ist fundamental für die Realisierung des Traumes, auch in Zukunft in einem friedlichen, demokratischen Land leben zu können. Die Menschen in Georgien werden ihre eigene Meinung dazu haben.

Diskussionen über Funktion und Struktur der Armee müssen geführt werden. Der Anteil von Milizsoldaten in der Luftwaffe wird immer kleiner. Die Frage, ob die grosse Zahl von Milizsoldaten nicht zumindest teilweise durch weniger, aber hoch motivierte Profis ersetzt werden könnte, darf nicht länger ein Tabu sein. Welche Armee mit welchen Aufgaben wollen wir? Ist eine NATO-Mitgliedschaft eine Option oder wollen wir uns noch länger hinter dem Vorhang der Neutralität verstecken? Wir dürfen uns nicht darüber hinwegtäuschen, dass unsere Armee schon heute mit NATO-Armeen trainiert, nach NATO-Doktrin plant und davon ausgeht, dass von unseren Nachbarn auf absehbare Zeit keine Bedrohung ausgeht, sondern dass eine Partnerschaft mit ihnen unerlässlich ist.

Die Armee ist ein Instrument der Politik. Welche Aufgaben dieses Instrument übernehmen kann, hängt von der Unterstützung ab, welche die Armee bekommt. Sicher ist, dass Sicherheitspolitik nicht gratis zu haben ist. Soldaten, die sich in den Dienst des Landes stellen, um unsere manchmal gar verwöhnte Gesellschaft zu verteidigen, sollen wenigstens die Mittel bekommen, die sie für die Erfüllung dieses Jobs benötigen. *Peter Lewis*

Foto Christoph Kugler

Die neue Amsterdam Airlines präsentierte sich auf einem ihrer ersten Flüge mit dem 1993 gebauten Airbus A320-231 PH-AAX am 24. August in Zürich, da der A320 bei SR Technics erwartet wurde.

Foto Peter Schmid

Gleich zweimal, am 16. und 22. August, entsandte die US Air Force aus dem britischen Mildenhall den KC-135R Stratotanker 57-1488 nach Zürich. Der 1958 gebaute, aber mit CFM-56-Triebwerken verjüngte Oldie brachte und holte 55 Studenten ab.

Foto André Aebi

Adria Airways überbrückt mit der Fokker 100 YR-FKA von Carpatair sommerliche Flottenengpässe.

ZRH

Die bereits in der Septemberausgabe gemeldeten **Flugeinstellungen** von Air France (London-City), Air Mauritius, Clickair, El Al, Helvetic, Royal Air Maroc, Spanair und US Airways auf den Winterflugplanbeginn geben keinen Anlass zur Beunruhigung, da sie nur 100‘000 Passagiere pro Jahr weniger bewirken. Dies gab Flughafendirektor **Thomas Kern** bekannt. Im weiteren stellt auch **Robin Hood** ihre 14mal pro Woche bediente Linie nach Linz den Winter über ein. Andererseits bedient **Air Berlin** mit A320 einmal pro Woche mit Saarbrücken eine neue Destination ab Zürich. **Swiss** nimmt die Linie nach Valencia wieder auf.

Die Flughafen Zürich AG weist für das **erste Halbjahr 2008** einen Gewinn von 79,8 Millionen Franken aus (plus 73,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr). Die aus heutiger Sicht geschätzten voraussichtlichen Lärmkosten betragen rund 760 Millionen Franken.

Weniger Freude als das gute Halbjahresergebnis bereiten Unique zwei **Gerichtsurteile**: Einmal hat das Bundesgericht im Swissair-

Foto Roland Nussbaumer

«Weisser Elefant 1»: Nur wenige Minuten nach der Antonov 124 von Maximus Air Cargo landete am 9. September die Boeing 747-245F 4X-AXK von El Al Cargo in Zürich. Mit einer wertvollen Fracht an Bord verliess der 28-jährige Jumbofrachter am Nachmittag Zürich wieder.

Foto Manfred Mülhaupt

«Finnair-Special-1»: Aus Anlass ihres 85. Geburtstages hat Finnair – die sechstälteste Airline der Welt – den Airbus A319-112 OH-LVE mit einer 1950er-Jahre-Retrobemalung versehen. Am 3. September tauchte er erstmals in Zürich auf.

Foto Christoph Kugler

«Finnair-Special-2»: Ihre Mitgliedschaft in der One-World-Alliance bekräftigt Finnair mit dem speziell dekorierten A319-112 OH-LVF, der am 5. September in Zürich war.

Nachlass-Prozess gegen Unique entschieden, der Flughafen muss rund 22 Millionen an die Swissair-Gläubiger bezahlen (siehe Seite 19). Im weiteren hat das Bundesverwaltungsgericht der **Gemeinde Rümlang** und der Bauunternehmung **Eberhard AG** Recht gegeben, welche Beschwerden gegen den Erlass einer Projektierungszone in der Verlängerung der Piste 28 einreichten. Das BAZL hat vergangenen Oktober auf Antrag des Flughafens hin mit einer Projektierungszone ein Bauverbot in der Verlängerung der Piste 28 erreichen wollen. Diese 2500 Meter lange Piste verfügt über keine Sicherheitszone, zudem würde ein über die Piste hinausschiessendes Flugzeug mit Sicherheit im Bachbett der Glatt landen. Die Piste 28 dient seit der Einführung der Deutschen Verordnung viel öfters als Hauptlandepiste.

Die gerichtliche Auseinandersetzung entbehrt nicht einer gewissen Ironie: Die Baufirma Eberhard AG, welche in der Pistenverlängerung eine Bau-Recycling-Anlage plant, «lebt» sozusagen seit 60 Jahren vom Flughafen, weil sie praktisch an jedem Ausbau-Projekt beteiligt ist. *Report Hansjörg Bürgi*

www.flughafen-zuerich.ch

Neues Flughafenbuch

Zum 60-jährigen Bestehen des Flughafens Zürich ist ein umfassendes Jubiläumsbuch erschienen. «Flughafen Zürich 1948-2008» dokumentiert die Geschichte des Flughafens mit bisher unveröffentlichten Zeitdokumenten. Als Autoren haben **Joachim Bauer, Werner Loosli** und **Jörn Wagenbach** mitgewirkt. Viele noch nie veröffentlichte Bilder ergänzen die Texte zur umfassenden Geschichte der vergangenen 60 Jahre. Insbesondere die letzten zehn Jahre – mit dem Swissair-Grounding – werden intensiv beschrieben. Und auch in die Zukunft wird geblickt: Nicht nur eine Ansicht, wie sich eine Parallelpiste 16/34 präsentieren könnte, sondern ein wohl etwas realistischeres Bild der neuen Terrasse des Terminals B sind im Buch verewigt. Zudem werden Pläne, Projekte und Visionen im Bezug auf die Entwicklung bis 2051, wenn die derzeitige Betriebskonzession des Bundesamtes für Zivilluftfahrt ausläuft, gezeigt.

Foto Roland Nussbaumer

«Weisser Elefant 2»: Bei der einzigen Antonov An-124-100 der in Abu Dhabi anässigen Maximus Air Cargo handelt es sich um die zuletzt gebaute An-124. Die in der Ukraine registrierte UR-ZYD wird von Aviant Kyiv Aviation Plant (UAK) operiert und war am 9. September erstmals in Zürich.

Foto David Levain

«7.-September-Highlight-1»: Völlig überraschend traf am Nachmittag des 7. Septembers die Anfang 2004 ausgelieferte Boeing 737-8EV(BBJ2) EW-001PA der Regierung Weissrusslands zu einem Kurzaufenthalt am EuroAirport ein.

Foto Werner Bönzli

Am 5. August landete der ehemalige Eurofly-VIP-Airbus A319CJ I-ECJA in Basel. Zusätzlich zu den Eurofly-Farben trägt er das Logo der Mailänder Soc. Alba, einer Firma von Ministerpräsident Silvio Berlusconi. Regelmässig ist dieser VIP-A319 zu Wartungszwecken in Basel anzutreffen.

Foto Joel Vogt

Die erst am 28. August ausgelieferte erste Embraer 170 von Air France Régional fliegt seit dem 31. August den Mittagskurs von und nach Paris Charles-de-Gaulle.

BSL

Der EuroAirport soll demnächst zu **neuen Frachtverbindungen** in den Nahen und Mittleren Osten kommen. Die Direktion ist jedenfalls derzeit mit mehreren Fluggesellschaften aus diesen «Boom-Regionen» am Verhandeln. Ein erster Erfolg ist bereits mit **Etihad Cristal Cargo** erzielt worden, führte diese doch am 16. September mit einer von **World Airways** geleasten MD-11F einen ersten Flug ab dem EuroAirport durch. Laut dem Cargo Charter-Manager der Airline, **Daniel Nolz,** hofft man, in den kommenden Wochen noch weitere derartige Flüge durchführen zu können.

Mit Beginn des Winterflugplans 2008/09 wird die neu formierte **Germania** den EuroAirport wieder mit Linienflügen bedienen. Sie wird dabei die seit mehr als einem Jahr bestehende Linie zwischen Bari und dem Dreiländereck von **TUIfly** übernehmen und um einen Flug auf drei wöchentliche Rotationen ausbauen (je ein Mittagsflug am Donnerstag, Freitag und Sams-

Foto David Levain

«7.-September-Highlight-2»: Im Auftrag der Spanair flog die schwedische Fly Excellent mit ihrer McDonnell-Douglas MD-83 SE-DJE den sonntäglichen Charterflug zwischen dem EuroAirport und Palma de Mallorca. Die Maschine trägt die Werbebemalung für den in Dresden beheimateten Reiseveranstalter «Purobeach», welcher auf Mallorca drei Hotelresorts betreibt.

Foto Joel Vogt

Für Belair Airlines flog am 2. und 9. September, auf dem Dienstagsflug von und nach Antalya, Air Berlin mit einem Airbus A330-223 anstelle der Belair-767. Am 2. September war es die D-ALPJ (Bild), am 9. die D-ALPH.

tag). Je nach Aufkommen sollen dabei Fokker 100 oder Boeing 737 eingesetzt werden, von denen Germania im kommenden Winterhalbjahr je zwei Maschinen operieren wird.

Air France plant im kommenden Winterflugplan ihre Flugzeugeinsätze zu harmonisieren. So sollen auf den sieben täglichen Flügen nach Paris-Orly sechsmal Airbus A319 und einmal (Nachmittagsflug) Fokker 100 eingesetzt werden. Ganz «südamerikanisch» wird es hingegen von und nach Paris Charles de Gaulle werden. Da sind auf drei Flügen Embraer 190 und auf dem Mittagskurs eine Embraer 170 geplant. Von und nach Lyon werden weiterhin bis zu dreimal pro Tag Embraer 135 fliegen.

Auch **Lufthansa** wird mit dem Wechsel zum Winterflugplan einige Typenumstellungen vornehmen. Auf den Flügen zwischen Frankfurt und Basel werden die BAe-146-300 der **Eurowings** durch CRJ700 der **Cityline** ersetzt, während von und nach Düsseldorf, erstmals anstelle von Turboprops, Regionaljets zum Einsatz kommen werden. Die bisher verwendeten ATR-42 und ATR-72 der **Contactair** werden hier durch CRJ200 der Eurowings ersetzt. Von und nach München wird es zu keinen Änderungen kommen, da wird der Mix aus Dash-8Q400 der **Augsburg Airways** und ATR-72 der **Air Dolomiti** beibehalten.

Ab dem Sommerflugplan 2009 plant **SAS Scandinavian Airlines** zweimal täglich mit ihren neuen CRJ900 zwischen Kopenhagen und dem EuroAirport zu verkehren, dies teilte **Paul Kristensen**, der neue Verantwortliche für Mitteleuropa der skandinavischen Airline mit. **Cimber Air,** welche bisher zwei- bis dreimal täglich auf derselben Linie fliegt, wird bereits Ende Oktober ihre Flüge auf einmal pro Tag reduzieren und vermutlich im Frühjahr 2009 komplett einstellen. Nachteil dieser Flüge war immer, dass SAS wohl ein Code Share-Abkommen hatte, dieses jedoch nur für Transitflüge angewendet wurde und somit nicht auf den «Lokalflügen» zwischen dem EuroAirport und Kopenhagen Gültigkeit hatte.

Per 1. Juli dieses Jahres hat der EuroAirport die **Sicherheitskontrollen für Mitarbeiter** verschärft. Diese werden nun innerhalb des Flughafengeländes genau wie Passagiere kontrolliert. Der EuroAirport hat dazu rund drei Millionen Euro investiert, mussten doch neue Röntgengeräte und Sicherheitstore angeschafft werden. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat diese EU-Verordnung, wonach «sensible Bereiche» an Flughäfen auch vom Personal nur noch via Sicherheitskontrollen betreten dürfen, auch für die Flughäfen Zürich und Genf für verbindlich erklärt.

In den vergangenen Wochen konnten am EuroAirport wiederum einige Sonderflüge verzeichnet werden, welche ein Fussballspiel oder eine Konzertveranstaltung in Basel als Hintergrund hatten. Der **FC Basel** war dabei zu seinen Championsleague-Qualifikationsspielen in Göteborg und Porto mit **Air Berlin** (Hinflug nach Göteborg Boeing 737-800), **Hello** (Rückflug aus Göteborg MD-90-30) und **Swiss** (Avro RJ100) unterwegs. Zu ihrem Konzert in der Basler St. Jakobs-Halle reiste die Rockband Iron Maiden am 14. August mit einer Dornier 328Jet der **Tyrolean Jet Service** aus Budapest an.

Die Instandsetzungsarbeiten am **Rollweg Bravo** des EuroAirport werden vom 1. bis 30. September 2008 stattfinden. Allgemein wird es wenig Auswirkungen auf den Flugverkehr geben. Ziel der Arbeiten ist die Erneuerung des Rollwegs «Bravo» von der Anschlussstelle «Hotel» bis zur Pistenschwelle 16. Die Arbeiten werden die Schliessung des Rollwegs «Bravo» und eine Verkürzung der Hauptpiste 16 für Starts in Richtung Süden zur Folge haben.

Report Werner Soltermann

www.euroairport.com

Foto Werner Bönzli

Die von der Magic Carpet Aviation in Orlando, Florida operierte Boeing 737-39A N253DV diente bislang als Mannschaftsflugzeug des Orlando Magic Basketballteams. Mitte September stand sie bereits seit mehreren Wochen in Basel.

VIP-Airbus-1: Der in Indien registrierte Airbus A319-115CJ VT-IAH der Reliance Industries besuchte Cointrin am 21. August, bevor er nach Zürich weiterflog. – Le 21 août, l'Airbus A319-115CJ VT-IAH de «Reliance Industries» s'est posé à Cointrin, avant de s'envoler vers Zürich-Kloten.

VIP-Airbus-2: Der A318-121 Elite A6-AAM der RAK Airways (aus dem Emirat Ras al Khaimah) flog vorher bei Airbus Industrie als Test- und Vorführflugzeug mit der Registration F-WWIA. Er weilte am 22. August in Genf. – L'Airbus A318-121 Elite A6-AAM de RAK Airways a servi auparavant comme avion d'essai et démonstration chez Airbus Industrie.

Die British Aerospace 125-800B G-IFTF der Albion Aviation zeigte sich am 19. August bei ihrer Ankunft aus Moskau mit IKRK Aufklebern. – Au mois d'août, le British Aerospace 125-800B G-IFTF d'Albion Aviation a été affrété par le CICR.

GVA

Aer Lingus wird zusätzlich zu ihren Dublin-Flügen ab dem 2. Dezember auch zweimal wöchentlich von Genf nach Cork fliegen. **Baboo** wird die Aufnahme der Flüge nach St. Petersburg nicht mehr weiterverfolgen, da die erforderlichen Genehmigungen immer noch nicht erteilt wurden. Ausserdem wird Kiev wegen ungenügendem Verkehrsaufkommen ebenfalls aufgegeben. Dafür werden die folgenden fünf Destinationen zwischen dem 6. und 26. Oktober neu ins Streckennetz aufgenommen: Toulouse (sechsmal wöchentlich), Bordeaux (fünfmal pro Woche), Athen (fünfmal pro Woche), Bukarest (dreimal pro Woche) und Zagreb (zweimal pro Woche). Ausserdem erhält Wien eine zweite tägliche Verbindung. **Cirrus** stellt ihre Flüge zwischen Köln und Genf nach der Sommerperiode schon wieder ein. **EasyJet** erweitert ihr Streckennetz mit fünf wöchentlichen Flügen nach Stockholm und einer täglichen Verbindung nach Manchester. **Egyptair** plant, die Linie nach Kairo nun täglich zu fliegen, und zwar mit Boeing 737-800 anstelle der bisherig eingesetzten A320. **Qatar Airways** gab bekannt, dass sie die Flüge Genf-Newark ab 26. Oktober einstellen wird, da sie nun einen Nonstop-Flug Doha-New York anbietet. Die Bedienung Cointrins wird von zwölf wöchentlichen Flügen auf gerade mal vier wöchentliche Flüge nach Doha reduziert. **Swiss** bedient neu Budapest viermal pro Woche, hingegen wird der Flug nach Valencia an Zürich abgegeben. Moskau erhält ab Mitte Dezember drei zusätzliche Flüge an den Wochenenden.

Die neue griechische Astra Airlines besuchte Genf am 19. August mit ihrer Bae 146-300 SX-DIZ zum ersten Mal. Die neue Airline nahm ihren Betrieb Anfang Juli 2008 ab ihrer Basis in Thessaloniki auf. – La nouvelle compagnie grecque Astra Airlines a commencé ses opérations depuis début juillet 2008. Le seul Bae146-300 est basé à Thessalonique.

*Dès le 2 décembre**, Aer Lingus** desservira deux fois par semaine la ville de Cork au départ de Genève. **Baboo** suspend les vols à destination de Kiev en raison de la faible demande. La compagnie annonce l'ouverture de cinq nouvelles destinations pour son horaire d'hiver. Ainsi, Genève sera directement relié à Toulouse (6x par semaine), Bordeaux (5x), Athènes (5x), Bucarest (3x) et Zagreb (2x). En outré, la liaison Genève-Vienne est renforcée par un deuxième vol quotidien. Après quelques mois d'exploitation seulement, **Cirrus** suspend ses vols entre Cologne et Genève. **EasyJet** continue son expansion, avec Stockholm (cinq vols hebdomadaire) et Manchester (vol quotidien) comme nouvelle destination. **Egyptair** étoffe son offre à destination du Caire, avec un vol quotidien, et remplacera les Airbus par des Boeing 737-800 sur cette ligne. **Qatar Airways** annonce la suspension de sa ligne de Cointrin -Newark à partir du 26 octobre, en raison de la mise en place d'un vol non-stop Doha-New York. La desserte de Genève est réduite ainsi de 12 vols à 4 vols hebdomadaires seulement. Budapest sera desservi quatre fois par semaine par **Swiss**. Le vol à destination de Valencia sera opéré au départ de Zurich. Dès mi-décembre, le vol quotidien pour Moscou sera renforcé par trois vols supplémentaires pendant les week-ends.*

www.gva.ch *Fotoreport Max Fankhauer*

Die über 40-jährige Boeing 727-21 VP-BNA der Mid East Jet trägt seit kurzem eine neue Bemalung. – Le Boeing 727-21 VP-BNA de Mid East Jet porte une nouvelle livrée.

Tunisair feiert dieses Jahr ihr 60-jähriges Bestehen. Ein Teil ihrer Flotte, wie hier die Airbus A300-605R TS-IPC, wurde mit entsprechender Aufschrift versehen. – Cette année, Tunisair fête le soixantième anniversaire de son existence. Pour cet événement, une partie de sa flotte porte une décoration spéciale, comme cet Airbus A300-600R.

Die Avenger wird von einem Pratt&Whitney R-2600-20 mit 1900 PS angetrieben – Power pur!

Charlie's Heavys in Formation: Beide Warbirds gehören dem Westschweizer Charles Trachsel.

Wie auf dem Flugzeugträger: die Avenger erregt mit ihren klappbaren Flügeln immer viel Aufsehen.

Wundervolle Warbirds de

Charlie's H

Fotoreport Christophe Moduli

Die Grumman TBM-3R Avenger gehört wie die North American T-6G zur privaten Sammlung der Charlie's Heavy Association in Lausanne. Die TBM-3R (Bu. 53319, c/n 3381) wurde 1945 von General Motors unter Lizenz von Grumman gebaut und von der US-Navy als TBM-3E in Dienst gestellt. Während des Koreakrieges (1950 – 1953) wurde sie zur TBM-3R als Transportmaschine für sieben Passagiere umgebaut und der Staffel VR-22 zugeteilt. Ihre Hauptaufgabe war der Transport von Passagieren, Post und anderem Material zwischen den Basen an Land und den Flugzeugträgern in den Gewässern vor Korea.

Seit 2006 in der Schweiz

Nach diversen Einlagerungen und mehreren Besitzerwechseln in den USA, wurde diese Avenger in North Weald in Grossbritannien stationiert und als G-BTDP immatrikuliert. Anfang 2006 dann kam die Maschine in Schweizer Besitz.

Am 20. April 2006 setzten die Räder dieses ehemaligen Bombers und Torpedojägers aus dem Zweiten Weltkrieg zum ersten Mal auf Schweizer Boden auf. Seit diesem Tag wurden rund 2200 Stunden in seine Restauration investiert. Eine kleine Gruppe von Freiwilligen leistete diese Arbeiten – zu einem grossen Teil an den Wochenenden und insbesondere während des Winters. Zu den umfangreichen Arbeiten gehörten die komplette Revision des

Die Avenger hat ein maximales Abfluggewicht von knapp sechs Tonnen, dagegen ist die T-6 mit 2550 kg fast schon ein Leichtgewicht.

er Westschweiz

Heavys

Propellers, eine Überholung der Avionik und die Neugestaltung der Kabine. Seit seiner Ankunft in der Schweiz hat das Flugzeug in der Schweiz rund 35 Flugstunden absolviert und ist als HB-RDG im Luftfahrzeugregister eingetragen. Aktuell sind zwei Piloten für das Fliegen der Avenger qualifiziert: Daniel Koblet und Laurent Calame. Ihre jüngsten Auftritte hatte die Avenger an den Meetings von Schaffhausen (siehe folgende Seiten) und in Laval am 6. und 7. September.

Dank ihrem 1900 PS starken Pratt&Whitney Sternmotor kommt die Avenger mit Startstrecken von weniger als 500 Metern aus.

In 5000 Stunden T-6 restauriert

Attraktiv präsentiert sich auch die North American T-6G (Bu. 52-8231, c/n 197-035). Diese T-6 mit Baujahr 1952 diente in der US Air Force bei der New Mexico Air National Guard, bevor sie zwischen 1957 und 1965 bei der französischen Armée de l'Air weiterflog, zuletzt bei der Ausbildungseinheit E.I.L.A 1/320. Unter verschiedenen Eignern war das Flugzeug anschliessend eingelagert.

Für die Restaurierung der T-6 musste Daniel Koblet rund 5000 Stunden aufwenden, bevor sie am 20. April 2000 erstmals wieder vom Boden abhob. Seit April 2008 ist die T-6 ebenfalls in Lausanne stationiert. Die nun als HB-RCN immatrikulierte, 2,5 Tonnen schwere Maschine wird von einem Pratt&Whitney 1340-AN1 Motor mit 600 PS Leistung angetrieben. Der Blickfang fliegt heute in den Farben einer SNJ-7 – so die Bezeichnung früher Modelle, die 1952 zu T-6G modifiziert wurden – der Staffel VF-3 der US Navy.

Foto Hansjörg Bürgi

Segelfluggruppe Schaffhausen feierte ihr 75-jähriges Bestehen

Aero-Show zum Jubiläum

Die Antonov An-2 von Flight Training Cologne ist kommerziell zugelassen und kam im Schmerlat für Rundflüge zum Einsatz.

Zu ihrem 75. Jubiläum organisierte die Segelfluggruppe Schaffhausen auf dem idyllischen Flugplatz Schmerlat am 30./31. August die attraktive Aero-Show. Bei herrlichem Sommerwetter fanden sich über 10'000 Zuschauer ein.

Foto Eugen Bürgler

Captain Ernst Frei präsentierte die Super Constellation vor dem Randen.

Foto Hansjörg Bürgi

Seit 1947 fliegt die Piper Cub HB-OIO der Segelfluggruppe Schaffhausen auf dem Schmerlat.

Report von Roger Wimmer

Neben den ausgezeichneten Modellflugzeug-Präsentationen und den Fallschirm-Vorführungen des Teams «Piranhas» konnten Kunstflugdarbietungen der «Unlimited-Klasse» mit den Hightech-Flugzeugen Sukhoi Su-26, Pitts, Votec und Extra verfolgt werden. Am meisten Begeisterung löste am Samstag natürlich die Patrouille Suisse aus. Zu den weiteren Highlights zählten die Demonstrationen des grössten einmotorigen Kolbenmotorflugzeuges, der Grumman TBM Avenger, und jene des Schweizer Standardjägers des Zweiten Weltkrieges, der Morane, ab der nur 500 Meter kurzen Graspiste.

Weitere Oldtimer, wie der Pilatus P-2 oder der Stearman-Doppeldecker aus dem Fliegermuseum Altenrhein, sowie die Bücker-Dreierformation (zwei Jungmeister und ein Jungmann) sorgten für viel Freude. Zudem flogen diverse Mitglieder der Antique Airplane Association (AAA) mit ihren Oldies ein und bereicherten die statische Ausstellung. Der Zeppelin NT aus Friedrichshafen schaute an beiden Tagen auf einem Rundflug vorbei. Für Turbinensound und Action sorgte der PC-7 HB-HAO aus Ambri.

SGS

«Hols der Teufel»

«Hols der Teufel» – dieser Ausspruch von sechs jungen Männern erfolgte 1933. Und genau diese sechs jungen Männer im Alter zwischen 22 und 26 Jahren waren es, die den Anfangs-Bestand der Segelfluggruppe Schaffhausen (SGS) bildeten. Alsbald unternahmen sie ihre ersten Flugversuche und schulten mit zwei Hängegleitern. Im selben Jahr begannen sie mit dem Bau eines Gleit- und Segelflugzeuges und gründeten, ohne einen Heimatflugplatz zu haben, die Segelfluggruppe Schaffhausen. 1933 begannen die Flugversuche auf dem Griesbach, einem offiziellen Notlandeplatz der Schweizer Armee. Wenngleich auch die ersten Flüge nur wenige Augenblicke dauerten und häufig mit einem Schaden am Flugzeug endeten, wurden 1935 gemäss der Statistik 48 Flüge mit einer Gesamtflugzeit von weniger als zehn Minuten (!) ausgewiesen.

Da die Segelflieger auf dem Griesbach aber keine Zukunft sahen, begannen sie mit der intensiven Suche nach einem besser geeigneten Gelände – nach fünf Jahren wurden sie endlich fündig. Es war ein ebenes Feld zwischen Neunkirch und Löhningen. Bereits 1937 wurden die ersten Windenstarts auf dem mit Schmerlat bezeichneten Gelände geprobt und nur ein halbes Jahr später organisierten die Mitglieder einen erfolgreichen Werbeflugtag für die Bevölkerung. Mit dem nötigen Optimismus gerüstet, begann man im Folgejahr mit dem Bau eines Hangars und eines Aufenthaltsraumes in Fronarbeit. Ein wirklich mutiger Entscheid, denn die Fluggruppe besass zu dieser Zeit noch keinen einzigen Quadratmeter Land! Im Laufe der Zeit gedieh der Verein jedoch prächtig und es konnte entsprechendes Land erworben werden. Diese Massnahme erwies sich als wichtiger und richtiger Schritt, ging es doch um die Zukunft dieses idyllischen Flugplatzes.

Einige Jahre später konnte mit dem Bau des zweiten Hangars begonnen werden. Mit der Beschaffung weiterer Motor- und Segelflugzeuge wurde zugleich eine neue Ära im Segelflugsport eingeläutet. Wurden früher die Segelflugzeuge mit einer Seilwinde auf eine gewisse Starthöhe geschleppt, stand ab 1947 die moderne Piper Cub HB-OIO zur Verfügung, welche aus den Restbeständen der amerikanischen Armee am Ende des Zweiten Weltkrieges durch die SGS übernommen werden konnte. Sie wird heute – frisch restauriert – ab und zu noch im Schleppbetrieb eingesetzt.

Foto Roger Wimmer

Der Flugplatz Schmerlat aus der Vogelschau: Die Avenger rollt zum Start auf der Piste 07.

Foto Eugen Bürgler

Daniel Koblet meisterte die Herausforderung, die Morane ab der nur 500 Meter kurzen Piste im Schmerlat zu präsentieren, bravourös.

Foto Roger Wimmer

Einfach zum Geniessen: der Doppelstart zweier Bücker Jungmeister.

Während sich solvente Kunden über einen Flug mit dem grössten Doppeldecker der Welt – der Antonow An-2 – freuten, faszinierte die «am Boden gebliebenen» der geschichtliche Rückblick der Segelfluggruppe Schaffhausen in Form von Gummiseil-, Schlepp- oder Eigenstarts der Oldtimer-Segelflugzeuge Zögling, Moswey, Röhnlerche, Karpf Baby bis hin zu den modernsten, mit Elektromotor betriebenen High-Tech-Segelflugzeugen der Neuzeit. Zu den absoluten Höhepunkten zählten der Massenstart von nicht weniger als 23 Heissluftballonen am Sonntagmorgen und die Vorbeiflüge der Breitling Super Constellation ebenfalls am Sonntag. Glück im Unglück hatte Werner Koller, dessen Extra 300L HB-MSX just beim Rotieren einen Leistungsabfall erlitt. Er geriet über das Ende der Piste 25 hinaus in ein Maisfeld, wo er dem beschädigten Kunstflugzeug unverletzt entsteigen konnte.

AAA-Mitgliederfest im Berner Seeland

Biel-Kappelen entdeckt

Der Flugplatz Biel-Kappelen besteht seit 1969 und ersetzte den von Industriebauten heimgesuchten Flugplatz Biel-Bözingen.

Mit soviel Flugbetrieb wie selten zuvor präsentierte sich der kleine, idyllisch gelegene Flugplatz Biel-Kappelen am Wochenende vom 23./24. August. Da gleichzeitig mit dem Mitgliederfest der AAA (Mifas) ein Fly-in ausgeschrieben war, wurden bis am Sonntagabend rund 100 Flugzeuge registriert.

Die 1946 gebaute Aeronca 7 AC Champion HB-ETD pilotiert von Martin Goldinger beim Bielersee.

Paul Misteli in seiner Casa 1.131-E HB-UVU über dem Bielersee. Seit März 2004 fliegt er enthusiastisch mit dem 1954 gebauten Doppeldecker, der bis 1978 noch bei der spanischen Luftwaffe im Dienst war. Paul Misteli ist auch Squadron Leader der Old Eagles, der Swiss Bücker Squadron.

Fotoreport von Erich Gandet

Das trübe Wetter am Samstag verzögerte für einige AAA-Piloten den Flug nach Kappelen. Doch dank der stetigen Wetterbesserung meldeten sich gegen Samstagabend immer mehr eintreffende Piloten im Final auf die Piste 23, gerade noch rechtzeitig, um beim Apéro um 18 Uhr dabei zu sein. Beim vorzüglichen Nachtessen im Hangar traf man viele bekannte Gesichter und manches Gespräch handelte von den guten alten Zeiten. Genau vor 20 Jahren, im August 1988, wurde an der Bodensee Airshow in Altenrhein der erste Verkaufsstand der AAA aufgestellt. Albert Zeller und Erwin Hürlimann motivierten damals die Mitglieder des wieder auferstandenen Vereins, sich dort zu treffen. Der damals amtierende Präsident Hans-Peter Köstli organisierte die Überflüge der AAA-Mitglieder und widmete sich seiner erstmals von Ueli Häusermann präsentierten Venom (siehe auch SkyStory Seite 4).

Rückseiten-Wetter am Sonntag

Das Line-up in Kappelen wurde nach der Auflösung des Bodennebels stetig länger und füllte sich mit interessanten Flugzeugtypen auf. Boeing Stearman, Fairchild Ranger, Yak-18T,

Die Antonov An-2 LY-MHC der Starflight über dem Neuenburgersee. Sie bleibt nun als vierte An-2 in der Schweiz stationiert.

Piper PA-18 mit Schwimmern, Cessna L-19 Birddog, Stinson L-5 und Bölkow-207, um nur einige zu nennen. Zwischen den Modellvorführungen und Para-Absprüngen defilierten auf der Piste Fahrzeuge der US-Air Force aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges, die zur Vereinigung HQ-Command gehören.

Die Anna war der grosse Star

Die ansässige Fluggruppe startete pausenlos zu Rundflügen über der reizvollen Dreiseen-Landschaft. Eigentlicher Publikumsmagnet war die An-2 der Starflight. Die «Anna» mit ihrer achtplätzigen VIP-Kabine war im Dauereinsatz. Walter Nio Heller und seine Crew, Andi Miescher und Dominik Roth sind nun neue Besitzer der LY-MHC und bieten unter www.starflight.ch interessante Flüge für Vereinsmitglieder an (siehe auch SkyNews.ch 0808).

Dank Christopher Nicca und seinen Helfern, die das AAA-Jahrestreffen organisierten, landeten viele Piloten zum ersten Mal in Kappelen – für viele wird es aber nicht zum letzten Mal gewesen sein.

Die Piper L-4 HB-ODN von Jürg Derendinger ist in Kappelen stationiert. 1943 gebaut, war sie als 43-29166 bei der USAF im Einsatz. 1952 kam sie in die Schweiz und flog längere Zeit bei der Motorfluggruppe Luzern.

Foto Thomas Bitterlin

Frank Pot flog dieses Jahr mit seinem Sohn in der Emeraude PH-MOT nach Biel. Selbstverständlich mit Holzschuhen…

Formationsflug der Einsitzer Jodel Bébé HB-SUN mit Christian Nicca und der Jodel Sicile HB-EFP von Thomas Bitterlin. Die Jodel Bébé mit Baujahr 1959 ist das einzige flugfähige Exemplar in der Schweiz.

Besuch auf dem General Aviation Aeropuerto von Alicante

Mucha Helis in Muchamiel

Nach einem Feuerlöscheinsatz landete der Air Tractor AT-802 EC-JIH von Avialsa auf der Piste 12 in Alicante-Muchamiel. Er ist im Auftrag der Region Valencia unterwegs.

Den Helikopterfreaks wird auf dem kleinen Flugplatz von Muchamiel bei Alicante richtiggehend der Honig durch den Mund gezogen: Über ein Dutzend Helis stehen in der gleissenden Sonne auf dem Vorfeld.

Fotoreport von Hansjörg Bürgi

Der chilenisch registrierte Bell 412EP verfügt über ein exklusives VIP-Interieur und wird auch für Shuttleflüge zu Yachten verwendet.

Eigentlich wäre der Flugplatz von Muchamiel (LEMU), was soviel wie «viel Honig» bedeutet, nordöstlich von Alicante mit seiner 900 Meter langen Piste 12/30 ein kleiner spanischer General-Aviation-Aeropuerto wie viele andere. Doch die Anwesenheit der Grupo Inaer verwandelt den kleinen Flugplatz in ein Eldorado für Helifreaks. Vergangenen Sommer standen auf dem Vorfeld über ein Dutzend verschiedener Helis, vom EC120 über Agusta 109, Bell

Auch als Notfallheli für die Region Valencia stand der Bell 407 N407AG ab Muchamiel im Einsatz. Im Hintergrund präsentierten sich der Agusta A-109E Power I-HELO der italienischen Helops (links) und der Bell 212 EC-GLV, der auch als Notfall-Heli «standby» war.

Dieser Eurocopter A5365N-3 Dauphin 2 wird von der Grupo Inaer für die staatliche Fischereiüberwachung betrieben.

212 und 412, Dauphins bis hin zum Kamov Ka-32. In der Grupo Inaer sind unter anderen die Helifirmen Helisureste und Helicsa sowie die italienische Elidolomiti, die portugiesische Helisul und Helicopter Chile vereint. Deshalb erstaunt es nicht, dass sich in Muchamiel spanische, italienische und chilenische Hubschrauber tummeln.

Doch nicht nur die Helikopter sorgen für eine selten gesehene aviatische Vielfalt, Muchamiel ist auch eine Wasserbomber-Basis. Zwei PZL-M18A Dromader und ein neuer Air Tractor auf Schwimmern standen in der vergangenen Saison auf Pikett. Ein Bell 412 zählt ebenso zur Feuerlöschflotte wie auch der Kamov, der gegen Grossfeuer eingesetzt wird. Um Brände aufzuspüren, setzte SAP vier Cessna 337 Skymaster ein, welche, mit Infrarotkameras ausgerüstet, die Region systematisch nach Wärmenestern absuchten.

Das Geschehen in Muchamiel lässt sich ideal und aus nächster Nähe vom Flugplatzrestaurant aus verfolgen. Der Zaun ist gerade mal einen Meter hoch und der Flugplatzchef dirigiert den Verkehr in Spanisch – und nur auf Spanisch – per Handfunkgerät vom Garten-Restaurant aus, wenn er nicht gerade an der Tankstelle beschäftigt ist.

www.grupoinaer.com

Als grösster Heli in Muchamiel flog vergangenen Sommer dieser Kamov Ka-32-A11BC von Helisureste.

Die 1970 gebaute Cessna F337E Super Skymaster EC-BVL der Sociedad Aeronautica Peninsular (SAP) kam im Auftrag des spanischen Umwelt-, Land- und Fischereiwirtschaftsministeriums (Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, MARM) zusammen mit drei Schwestermaschinen mit Wärmebildkameras als «Feuerschnupperer» zum Einsatz.

Interview mit Roland Müller, Präsident des CFAC, Uni St. Gallen

«Jeder Pilot ist Manager»

Das HSG-Center for Aviation Competence CFAC erfreut sich einer stetig steigenden Nachfrage. Die Idee dazu hatte Prof. Dr. Roland Müller, Spezialist für Luftrecht, langjähriger Pilot in allen Fluglagen und ehemaliger Zentralpräsident des Aero-Clubs der Schweiz. Im Interview mit SkyNews.ch spricht er über Management in der Luftfahrt, aber auch über die Schweizer General Aviation.

Foto hjb

Roland Müller, der auch Fluglehrer ist: «Positiv ist, dass das Interesse an der Aviatik nach wie vor ungebrochen ist. Das erlebe ich tagtäglich mit den Studenten.»

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

Weshalb wurde das CFAC gegründet?
Ich habe festgestellt, dass in den Bereichen Luftrecht und Luftfahrtmanagement auf wissenschaftlicher Stufe ganz klar eine Institution fehlte. Als ich dann von der Universität St. Gallen auf Grund meiner Habilitation zum Privatdozenten nicht nur für Privat- und Wirtschaftsrecht, sondern auch für Luftrecht ernannt wurde, war der Weg für das CFAC frei. An der Generalversammlung des Aero-Clubs Ostschweiz fragte ich dessen Präsidenten Dr. Andreas Wittmer, ob er sich als Geschäftsführer zur Verfügung stelle. Er sagte spontan zu, so entstand 2005 das CFAC.

> *«Es sind die am besten besuchten öffentlichen Vorlesungen an der Uni St. Gallen.*

Welche Bilanz lässt sich nach drei Jahren ziehen?
Es lässt sich eindeutig feststellen, dass der Bedarf nach einem Luftfahrtkompetenzzentrum vorhanden ist. Gleichzeitig hat sich gezeigt, dass auch ein riesiges Potential für die Zukunft vorhanden ist. Wir haben in den drei Jahren mehr als erwartet erreicht: Wir sind an den wichtigsten wissenschaftlichen Luftfahrtveranstaltungen in Europa vertreten und werden als kompetenter Partner auf dem wissenschaftlichen Gebiet der Aviatik wahrgenommen. Konkret haben wir eine öffentliche Vorlesungsreihe gestartet. Sie findet 2008 bereits zum dritten Mal statt und erfreut sich mit jeweils über 100 Anwesenden eines ungeheuren Erfolges. Es sind die am besten besuchten öffentlichen Vorlesungen an der Uni St. Gallen. Im Weiteren geben wir eine Schriftenreihe zur Luftfahrt heraus. Zudem haben wir rund 40 Bachelor- und Masterarbeiten herausgegeben und über zehn wissenschaftliche Artikel publiziert. Acht Gutachten wurden durch das CFAC erstellt. Im August haben wir erstmalig in der Schweiz einen GARS (German Aviation Research Society)-Workshop zum Thema Businessjets durchgeführt.

Gibt es ein aktuelles Beispiel einer typischen CFAC-Arbeit?
Zum Beispiel die Dissertation zum Thema «Besondere Haftungsprobleme bei Flügen mit Überschreitung der Herstellerlimiten». Wir

begleiten den Doktoranden, unterstützen ihn, geben Vorgaben und achten darauf, dass es in die richtige Richtung geht. Die Fleissarbeit, also die Untersuchung aller Urteile, aller Flugunfalluntersuchungsberichte, der Herstellerangaben, der Konsequenzen daraus, die erledigt der Doktorand. Diese Dissertation wird dann auch in unserer Schriftenreihe publiziert werden.

Wie wird das CFAC finanziert?

Das CFAC finanziert sich selber. Wir erledigen einerseits Projekte auf Auftrag, die bezahlt sind. Im Weiteren haben wir Gönner: natürliche Personen zahlen mindestens 300 Franken, Firmen mindestens 1000 Franken, plus zusätzlich einen Franken pro Mitarbeiter auf freiwilliger Basis. Viele Industrieunternehmen sehen den Wert ihrer Gönnerschaft. Deshalb steigt die Anzahl Gönner auch laufend. Es lohnt sich wirklich, Gönner beim CFAC zu werden.

« Der Standort St. Gallen ist für uns kein Nachteil.

Wäre ein Standort Zürich nicht vorteilhafter aufgrund der Nähe zur Industrie?

Sicher läge ein Standort Zürich zentraler und in der Nähe des Flughafens. Doch wir suchen die Nähe zur Universität St. Gallen, denn wir widmen uns ja hauptsächlich dem Management in der Luftfahrt, weniger der Technik. Zudem profitieren wir in St. Gallen von günstigen Büros im Institutsgebäude. Im Weiteren hat sich der Standort St. Gallen als unabhängig, objektiv und neutral im Zürcher Fluglärmstreit erwiesen. Das hat die Zürcher Regierungsrätin Rita Fuhrer anlässlich unserer öffentlichen Vorlesung zum Nordanflug betont. Der Standort St. Gallen ist für uns kein Nachteil. Im Gegenteil wir betrachten auch die Grenznähe zu Deutschland und Österreich als Vorteil.

« Unser erklärtes Ziel ist es, Nummer Eins als Ansprechpartner für wissenschaftliche Fragen zur Luftfahrt in der Schweiz zu sein.

Welche Ziele hat sich das CFAC für die Zukunft gesteckt?

Eine Weiterverfolgung unseres Grundsatzzieles, nämlich Aufklärungsarbeit in der Aviatik zu leisten und das Image der Luftfahrt generell zu fördern. Unser erklärtes Ziel ist es aber, Nummer Eins als Ansprechpartner für wissenschaftliche Fragen zur Luftfahrt in der Schweiz zu sein. Diese Kompetenz möchten wir gerne auch europäisch ausbauen und eine Plattform für wirtschaftliche und luftfahrtrechtliche Themen bilden. Wir werden so internationale Foren organisieren, zum Beispiel über Luftfahrtversicherungen oder Luftfahrtsicherheit. Auch unsere Schriftenreihe werden wir ausbauen und unsere internationalen Projekte verstärken.

Mitte September hat die Reihe öffentlicher Vorlesungen von 2008 begonnen. Was will das CFAC damit erreichen?

Wir wollen ganz klar Aufklärungsarbeit im Bereich der Luftfahrt leisten. Es ist notwendig, dass man gratis eine breite Teilnehmerschaft über luftfahrtrechtliche Themen informieren kann. Wir wollen aber auch ein Forum für Diskussionen schaffen, jeweils in den Pausen und am Schluss, wenn die Besucher mit den Referenten direkt diskutieren können. Gleichzeitig beweisen wir mit den Vorlesungen auch, dass wir über das Wissen und die Kompetenz verfügen. Zudem müssen wir die Gastreferenten nicht für uns gewinnen, sie fragen uns mittlerweile an, ob sie teilnehmen dürfen!

Wie setzt sich denn das Publikum zusammen?

Wir sehen alle Akteure der Luftfahrt. Das fängt bei den interessierten Studenten an, geht über Piloten der General Aviation, über Berufspiloten, zu den Luftfahrtversicherern, da kommen sehr viele, zu den Herstellerbetrieben, den Unterhaltsbetrieben und dem oberen Management von Airlines. Was uns sehr freut, ist dass auch Behördenmitglieder im Publikum zu finden sind. Auf der anderen Seite haben wir auch Besucher, die gegenüber der Luftfahrt kritisch eingestellt sind, so Vertreter von Schutzverbänden. Aber auch junge und alte Leute, die einfach aus erster Hand beispielsweise den Präsidenten der Swiss hören wollen, sind uns sehr willkommen.

Wir arbeitet das CFAC mit anderen aviatischen Ausbildungsstätten im In- und Ausland zusammen?

Von der Universität St. Gallen sind fünf Institute beteiligt: Das Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus, das Institut für Arbeit und Arbeitsrecht, das Institut für Finanzwissenschaften und Finanzrecht, das Institut für Operation Research and Computational Finance und der Lehrstuhl für Logistik. Zudem arbeiten wir mit dem Institut für Tourismus und Freizeit an der Hochschule Chur zusammen. Da wird Dr. Andreas Wittmer einen Studiengang «Transport mit Teilbereich Aviatik» leiten. Im Weiteren arbeitet Professor Kay W. Axhausen von der ETH Zürich neu mit uns zusammen. Damit haben wir einen Technik-Link in die ETH. Mit der ZHAW pflegen wir eine Zusammenarbeit, da wir gemeinsam die Vernehmlassung betreffend EASA und Luftfahrtgesetz machen. Zudem unterrichtet Dr. Andreas Wittmer an der Universität Bozen und am Management Cen-

ZUR PERSON

Roland Müller

Er begann seine fliegerische Laufbahn als Modellflieger, dieses Hobby übt er übrigens heute noch aus. Dann absolvierte Roland Müller in St. Gallen-Altenrhein zuerst die Privatpiloten- und später die Berufspilotausbildung mit Instrumentenflugerweiterung. Schliesslich folgte die Kunstflugausbildung, der Fluglehrerkurs und die Zusatzausbildung zum Kunstfluglehrer. Heute blickt der 52-jährige auf rund 2000 Flugstunden zurück. Nach sechs Jahren als Präsident des Aero-Clubs Ostschweiz wurde er 1995, als Nachfolger von Bertrand Piccard, Delegierter für Ecolights im AeCS-Zentralvorstand. Schon ein Jahr später übernahm er für eine erste dreijährige Periode das Zentralpräsidium des AeCS. Nach seiner Demission als AeCS-Präsident wurde er ein Jahr später wieder angefragt und leistete nochmals drei Jahre in diesem Amt. Neun Jahre wirkte Roland Müller in der eidgenössischen Luftfahrtkommission mit und von 2001 bis 2006 auch als Verwaltungsrat von SR Technics und Chairman des Risk Managment Comitee. Heute ist er Mitglied des Stiftungsrates der Schweizerischen Rettungsflugwacht und seit drei Jahren Präsident des CFAC.

An den Universitäten Genf und Zürich absolvierte Roland Müller sein Studium zum Juristen und schloss dieses mit einer Dissertation ab. Dann folgte ein Gerichtspraktikum in Flawil, ein Anwaltspraktikum und die Eröffnung der eigenen Kanzlei. Heute ist er als Rechtsanwalt, öffentlicher Notar, Dozent an der Universität St. Gallen sowie als Verwaltungsrat in mehreren Unternehmen tätig. Roland Müller wohnt in Staad SG, ist verheiratet, hat drei Kinder, und seine Frau besitzt selber auch das Kunstflugbrevet! **www.cfac.ch**

ter Innsbruck über Destinationsmanagement. Ich wirke weiterhin als Instruktor für Luftrecht an verschiedenen Schulen, so auch bei Swiss Aviation Training.

Wird dann wirklich zusammen gearbeitet oder gibt es eine Konkurrenzsituation?
Überhaupt nicht. Die Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW in Winterthur hat eine technische Grundlage. Das bieten wir nicht. Deshalb ergänzen wir uns hervorragend. Wir arbeiten insbesondere bei Vernehmlassungen zu Gesetzesentwürfen schon heute zusammen. Ich bin überzeugt, dass sich längerfristig noch mehr Zusammenarbeitsmöglichkeiten ergeben werden.

« Auf der General Aviation lastet ein völlig überrissener Kostendruck, den sie gar nicht verursacht.

Wie beurteilen Sie als langjähriger Kenner die gegenwärtige Situation in der General Aviation in der Schweiz?
Als ehemaliger Zentralpräsident des Aero-Clubs der Schweiz und Mitglied der Luftfahrtkommission kann ich dies gut beurteilen: Mir fällt auf, dass die Regulierungsflut im Bereich der GA permanent zugenommen hat und heute eine ganz klare Überregulierung herrscht. Alles, was für die gewerbsmässige Fliegerei gilt, wird auf die GA übertragen; das ist meiner Ansicht nach eine falsche Entwicklung. Dasselbe passiert bei den Kosten. Auf der allgemeinen Luftfahrt lastet ein völlig überrissener Kostendruck, den sie gar nicht verursacht. Das ist negativ. Positiv dagegen ist, dass das Interesse an der Aviatik nach wie vor ungebrochen ist. Das erlebe ich tagtäglich mit den Studenten. Wir müssen acht geben, dass die Ausbildungs- und Nachwuchsfunktion der GA nicht unterschätzt wird. Es kommt mir vor, wie wenn ein Industriebetrieb nicht mehr in seine Lehrlingsausbildung investieren würde. In den nächsten zwei Jahren hat dies keine Auswirkungen, aber in den nächsten 10 oder 20 Jahren katastrophale. Da haben die aviatischen Verbände, insbesondere der Aero-Club, eine ganz wichtige Aufgabe, um der Nachwuchsausbildung Sorge zu tragen.

Weshalb soll heute ein junger Mensch Pilot werden?
Sicher hat sich das Berufsbild des Piloten verändert. Aber nach wie vor bewegt sich der Pilot in einem spannenden und internationalen Betätigungsfeld. Und heute ist der Berufspilot ein vom Bund anerkannter Beruf, man besitzt einen werthaltigen Abschluss. Das war früher nicht der Fall. Ein Pilot versteht zwangsläufig sehr viel von Technik. Beim Fliegen müssen laufend Entscheide gefällt werden, wie bei der Führung eines KMU. Der Pilot ist Manager. Er trägt eine grosse Verantwortung und verfügt über eine hohe Selbstdisziplin. In diesem Sinne ist der Traum des Fliegens immer noch vorhanden. Der Beruf ist heute sogar attraktiver, weil man mehr daraus machen kann. Als Pilot kann man heute ganz klar ins Management einsteigen, das war früher weniger möglich.

Wie präsentiert sich die Nachwuchssituation aktuell?
Als nach wie vor aktiver Fluglehrer stelle ich eine gute Grundauslastung der Flugschulen fest. Dies ist auch auf den Einsatz von Ecolights und leichten Flugzeugen, wie der Tecnam, in der Grundschulung zurück zu führen, weil diese Kosten sparen. Heute kann man auch mit einem RPPL beginnen, was früher nicht möglich war. Probleme beim Nachwuchs gibt es eindeutig beim Segelflug, weil dort sehr viel Zeit im Team aufgewendet werden muss. Die sehr positive Förderung der Kameradschaft unter den Segelfliegern läuft dem Zeitgeist der schnelllebigen Freizeitgestaltung etwas entgegen.

« Wir müssen die GA von der kommerziellen Luftfahrt trennen.

Stimmen die Rahmenbedingungen in der Schweiz für die Pilotenausbildung?
Auf der Kostenseite sicher nicht. Auch die Sicherheitsvorschriften bereiten Probleme. Auf der anderen Seite spürt man bei der EASA Tendenzen, einen Weg zu finden, dass für die General Aviation erleichterte Lizenzen geschaffen werden. Dafür werden wir uns in Zukunft auch einsetzen. Wir müssen die General Aviation von der kommerziellen Luftfahrt trennen.

Welches war fliegerisch Ihr grösstes Highlight?
Das ist schwierig, es gab mehrere: Eines war mein Flug als Copilot in einem Hunter an der Airshow in Dittingen, wo ich aus dem Cockpit live das ganze Programm kommentieren durfte. Pilot Paul Ruppeiner steuerte, und da ich keine Probleme mit der g-Belastung habe, konnte ich den Kommentar gut übernehmen. Weitere Highlights waren für mich die Kunstflug Schweizer Meisterschaften, an denen ich in der Kategorie Intermediate den ersten Rang erflogen hatte.

Ihr grösster fliegerischer Wunsch für die Zukunft?
Auch da gibt es mehrere: Ein Traum wäre ein Mitflug bei der Patrouille Suisse oder in einem F/A-18 Hornet. Ebenso spannend wäre es aber, mit einem Airbus live eine Landung selbst zu machen. Im Simulator durfte ich dies schon erleben, aber live ist es natürlich einfach etwas anderes.

STICHWORTE

Flugplatz St. Gallen-Altenrhein
Ein bedeutender Regionalflugplatz, der mit Sicherheit eines Tages auch konzessioniert wird, und damit noch mehr an Wichtigkeit gewinnen wird.

Tiger-Teilersatz
Ein spannendes Thema, einerseits das Auswahlverfahren, und andererseits braucht es noch eine grosse politische Aufklärungsarbeit, um aufzuzeigen, dass der Ersatz für eine glaubwürdige Landesverteidigung notwendig ist.

Grob Aerospace
Ich habe leider nur noch wenig Hoffnung, dass Investoren zur Fortsetzung der Geschäftstätigkeit gefunden werden können, hätte doch dies positive Auswirkungen auf die Region und den Flugplatz St. Gallen-Altenrhein.

Bundesrat Leuenberger
Ein Verkehrsminister, dessen liebstes Verkehrsmittel mit Sicherheit nicht das Flugzeug ist.

Airbus A380
Eine konsequente Weiterentwicklung der Technik in der Aviatik, auch die Umsetzung des Wissens für eine optimale ökologische und ökonomische Beförderung von möglichst vielen Passagieren.

50 Jahre Testrange in Vidsel in Nordschweden

Training im Niemandsland

Dort, wo sich Rentiere und Elche gute Nacht sagen, befindet sich das grösste westeuropäische Versuchsgelände für Waffentests und Flugversuche. Seit 50 Jahren werden in Vidsel Tests mit Waffen und Luftfahrzeugen durchgeführt. Die Schweizer Luftwaffe hat vor Jahren auch Testkampagnen in Nordschweden durchgeführt.

Report von Bernhard Baur

Vidsel, ein kleiner Ort mit knapp 600 Einwohnern, liegt in der nordschwedischen Provinz Norrbotten, umgeben von unendlichen, menschenleeren, teilweise bewaldeten Weiten. In dieser Idylle liegt das grösste westeuropäische Testgebiet für Waffen sowie für bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge. Das Gebiet ist bekannt unter dem Kürzel RFN (Robots Försöksplats Norrland – Raketenversuchsgelände Norrland) und wurde 1958 eingerichtet, um mit den damals neu in der Erprobung stehenden Saab 35 Draken Waffentests mit den amerikanischen Falcon-Raketen durchzuführen. Das Testgebiet ist Teil vom FMV (Försvarets Materielverk), der schwedischen Institution für die Evaluation und Beschaffung von militärischem Material – vergleichbar mit der Armasuisse in der Schweiz.

Foto Bernhard Baur

Im Testgebiet bei Vidsel gibt es keine zeitlichen Flugzeitbeschränkungen: Nächtliche Passage zweier Gripen beim «Point November» im RFN (Raketenversuchsgelände Norrland) um 0.30 Uhr.

Tests rund um die Uhr möglich

Im Testgelände befindet sich auch ein Flugplatz mit einer Piste von 2300 Metern Länge. Dazu gehören mehrere Bürogebäude, Hangars und weitere Bauten für technische Tätigkeiten. Auf der Basis arbeiten zurzeit rund 140 Personen. Das eigentliche Testgebiet umfasst im Kern eine Fläche von 1650 Quadratkilometern, bedeckt mit Wald- und Sumpfgebieten. Diese Zone kann temporär um weitere 1500 Quadratkilometer mit Wald- und Hügellandschaft erweitert werden. Das ganze Versuchsgelände ist unbewohnt. Deshalb sind hier Tests rund um die Uhr möglich, und es müssen keinerlei zeitliche Flugbeschränkungen berücksichtigt werden. Weil das ganze Gebiet nahe am Polarkreis liegt, können je nach Wunsch die langen Sommertage – in denen es kaum dunkel wird – genutzt werden. In der Winterzeit wird es kaum hell und dadurch sind auch Einsätze unter nächtlichen Bedingungen sozusagen zu Bürozeiten möglich. Die Zielgebiete für Waffentests sind mit modernen Vermessungsgeräten und Hochgeschwindigkeitskameras ausgerüstet und bieten so optimale Bedingungen für die Auswertung von Waffentests.

Internationale Vermarktung

Die Vidsel Test Range zusammen mit dem rund 200 Kilometer nördlich von Vidsel gelegenen Esrange Space Center, nordöstlich von Kiruna, wird heute unter dem Marketingnamen North European Aerospace Test Range (NEAT) vermarktet. Das Trainingsgebiet dieser beiden Zonen kann so auf eine maximale Fläche von rund 20'000 Quadratkilometern – ungefähr die halbe Fläche der Schweiz – ausgedehnt werden. Regelmässig finden dort Versuche mit scharfen Waffen statt. Dank den modernen Auswertungsgeräten werden verschossene Lenkwaffen genau geortet und nach den Tests auch wieder eingesammelt, um die Umwelt nicht unnötig mit Munitionsresten zu belasten.

Die Infrastruktur ist sowohl für Luft-Boden-, Boden-Luft- wie auch für Luft-Luft-Lenkwaffen vorhanden. So haben hier unter anderem auch Tests mit der deutschen Abstandslenkwaffe Taurus (im Einsatz beim Tornado IDS und in Zukunft auch beim Gripen) stattgefunden. Bei Tests mit Luft-Luft-Lenkwaffen kommen bei Be-

Foto Hansjörg Bürgi

Auch im April 1991 weilte die Schweizer Luftwaffe mit F-5E (Bild) und Mirage IIIS zu Testzwecken in Vidsel.

Foto Bernhard Baur

Nyge Aero aus Nyköping – die Firma wurde mittlerweile in die Saab Technologies Gruppe integriert – setzt als ziviler Operator mehrere Mitsubishi MU-2 und Learjet 35A (Bild) als Zielschlepper sowie Elektronik-Störflugzeuge ein. Diese mit Spezialausrüstung versehenen Maschinen fliegen unter anderem auch im Testgebiet in Nordschweden.

Foto Bernhard Baur

Imposantes Feuerwerk zweier Gripen beim Einsatz der Flares kurz nach Mitternacht.

darf auch Zieldrohnen zum Einsatz. So haben in diesem Gebiet in den vergangenen Jahren Versuche mit vielen heute im Einsatz stehenden Luft-Luft-Lenkwaffen, wie Amraam, Meteor und IRIS-T stattgefunden. Unter anderem führte EADS im Winter 2004/2005 in Vidsel die Kältetests für den Eurofighter Typhoon durch. Dabei wurde das spanisch instrumentierte Serienflugzeug IPA4 während dreier Monate dauerhaft bei Temperaturen zwischen minus 25 bis 31 Grad Celsius verschiedenen Funktionstests ausgesetzt. Allerdings waren diese Temperaturen für gewisse Versuche «zu mild».

Je länger je mehr UAV-Testgelände

Der Einsatz von unbemannten Luftfahrzeugen (UAV: Unmanned Aerial Vehicles) wird für militärische und in Zukunft auch für zivile Nutzungen immer wichtiger. Das Testgebiet in Nordschweden wird auch von dieser Luftfahrzeugkatego-

Foto EADS

EADS Casa aus Spanien setzte während der Erprobung des Eurofigher Typhoon das instrumentierte Serienflugzeug IPA4 in Vidsel für die Kältetests ein.

rie immer häufiger benutzt. Gegenwärtig steht unter der Führung von Frankreich (Dassault Aviation) ein sogenanntes UCAV (Unmanned Combat Air Vehicle – unbemanntes Kampfflugzeug) mit Stealth Eigenschaften (möglichst unsichtbar für die Radarüberwachung) unter dem Namen «Neuron» in Entwicklung. An diesem Projekt sind auch Spanien (EADS CASA), Griechenland (Hellenic Aerospace Industry), Italien (Alenia), Schweden (Saab) sowie die Schweiz (RUAG) beteiligt.

Im Testgebiet um Vidsel haben zudem bereits Flugtests mit einem Tactical Unmanned Air Vehicle (TUAV) stattgefunden. Unter dem Namen Skeldar entwickelt Saab einen unbemannten Helikopter, der autonom während mehrerer Stunden operieren kann. Die Einsatzmöglichkeiten für solche Plattformen sind militärisch (so zur Aufklärung, Kommunikation, elektronischen Kriegsführung) wie auch zivil (beispielsweise zur Verkehrsüberwachung, Grenzkontrolle oder Search and Rescue) nutzbar.

Schweizer Luftwaffe auch in Vidsel

Vidsel hat auch in der Geschichte der Schweizer Luftwaffe seinen Platz gefunden. 1977 flogen erstmals drei Mirage IIIS für Schiessversuche nach Nordschweden. 1981 konnten wiederum Mirage III und neu auch Tiger scharfe Waffen in Vidsel einsetzen. 1986 waren auch Hunter dabei. 1989 fand die bisher grösste Mission nach Nordschweden statt. Unter dem Namen TIKAS 1989 (Tiefflug Kampagne Schweden) trainierten während dreier Wochen Schweizer Besatzungen mit Hunter und Mirage IIIRS den Tiefflug.

www.neat.se

Foto Dassault

Von Dassault zusammen mit verschiedenen europäischen Partnern in Entwicklung – unter anderem auch mit der RUAG – ist das Fluggerät «Neuron», ein unbemanntes Kampfflugzeug.

Foto Bernhard Baur

Landung einer einsitzigen Gripen auf der Piste von Vidsel. Zum Versuchsgelände in Nordschweden gehört unter anderem auch der Flugplatz in Vidsel mit der dazugehörenden Infrastruktur.

Maximales München

Frühe Tagwache war angesagt für die Mitglieder von Airside Foto Zürich (AFZ), welche am Samstag, 9. August, die Reise nach München antraten. Vom «Spotterhügel» aus genossen wir die zahlreichen Anflüge auf die Südbahn (Saudia Arabian Airlines B777-200ER, Titan Airways Boeing 757-200, Etihad A330-200). Dort trafen wir auch die Kollegen vom befreundeten Spotterverein, Aviation Friends Munich (**www.AFM-News.de**).

Gegen 14 Uhr wechselten wir zur Westseite des Flughafens, wo man die Flieger beim «Taxeln» auf die Südbahn ablichten kann (Ural Airlines A320, Polet Flight Saab 2000, Sibiria Airlines A319). Das grosse Highlight des Tages war zweifellos die zweistündige Rundfahrt auf dem Vorfeld. Beim gemütlichen Beisammensein mit unseren Münchner Kollegen liessen wir den Abend im Garten ausklingen.

Durch ein üppiges Frühstück gestärkt, ging es um 7.30 Uhr wieder Richtung Flughafen. Nach dem Mittagessen kam von einem Münchner Freund ein Telefonanruf. In rund 30 Minuten lande wegen eines medizinischen Notfalls der Airbus A380 der Emirates. Was für eine Nachricht! Überwältigt von zahlreichen Eindrücken, brachte uns unser «Pilot» David wieder sicher nach Hause. *Fotoreport Patrick Wirth*

www.airsidefoto.ch

Maxi-Flieger Nummer 1: Der unplanmässig in München aufgetauchte Emirates-A380.

Maxi-Flieger Nummer 2: Die erwartete Ilyushin Il-96 von Aeroflot sorgte ebenfalls für Freude.

Als «Zugabe» kam der A320 von Ural Airlines den Schweizer Fotografen vor die Linsen.

Auf der Vorfeldtour blieb noch Zeit für eine Gruppenaufnahme mit den Münchner Freunden vor einem ATP-Frachter der West Air Sweden.

Wie ExecuJet einen neuen Piloten auf den Global Express schult

Der steile Weg zur Lizenz

«Wir machen einen Performance-Take-off. Bleibe auf den Bremsen, bis die Triebwerke zur entsprechenden Marke hochlaufen. Dann loslassen». Kaum hat dies Andreas Pfisterer, General Manager Switzerland, Captain und Fluglehrer auf Global Express bei ExecuJet, gesagt, beschleunigt die HB-IHQ auf der Piste 21 des Baden Airparks. Sekunden später steigt der leicht beladene Businessjet steil in die Höhe. Heinz Marti hat ihn im Griff. Er ist nicht nur Chef der Sektion Zulassung Flugbetrieb beim BAZL, sondern neu auch Captain bei ExecuJet.

Fotoreport Hansjörg Bürgi

Im Endanflug auf die Piste 21 des Baden Airparks: Heinz Marti lässt den Global Express mit 120 Knoten (225 km/h) anfliegen.

Damit die Fachleute im Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ihre fliegerische Kompetenz aufrecht halten können, fliegen sie im Teilzeitverhältnis bei verschiedenen Flugunternehmen. Deshalb pilotiert Heinz Marti in einem 20-Prozent-Pensum bei ExecuJet einen Global Express. Als Chef der Sektion Zulassung Flugbetrieb überprüft er Gesuche für eine Betriebsbewilligung von Flug- und Ausbildungsbetrieben. Dabei kontrolliert seine Sektion, ob die operationellen, organisatorischen und personellen Voraussetzungen gemäss den umfangreichen und detaillierten europäischen Normen in Bezug auf die Sicherheit des Betriebs erfüllt sind. Erst nach Abschluss dieses aufwendigen Verfahrens erteilt die Sektion eine Betriebsbewilligung, worauf eine Fluggesellschaft oder eine Ausbildungsstätte ihre Operationen aufnehmen kann.

Von Swiss zum BAZL

Vor seiner Zeit beim BAZL war Heinz Marti Deputy Postholder Training bei Swiss International Air Lines, Postholder Training bei Swiss European Air Lines, nebenbei auch Fluglehrer auf dem Embraer 170, dem Saab 2000 und flog früher auch die MD-80. Damit er auf den Global Express wechseln kann, ist eine umfassende Umschulung notwendig: Diese beginnt mit der Bodenausbildung. In einem vierwöchigen Kurs in der Nähe des Londoner Flughafens Gatwick lernt er den Bombardier-Jet bis ins letzte Detail kennen: Technische Daten, Notfallverfahren, Crew Ressource Management (CRM) und viel Administration gehören dazu.

Nach zehn Tagen reiner Theorie – alle Systeme des Businessjets müssen beherrscht werden – folgt eine intensive Theorieprüfung von 120 Testfragen. Anschliessend kommt es zum ersten Mal zu einem Training auf einem statischen Simulator. Dabei geht es um das Handling des Flight Management Systems (FMS), die Handhabung der Checklisten und das Kennenlernen des neuen Cockpits generell. Gleichzeitig werden Procedures geübt, CRM trainiert, Performance-Berechnungen angestellt, Long Range Navigation und Winteroperationen ebenso trainiert wie das Fliegen ab hochgelegenen und heissen Flughäfen (Hot and High Ops) simuliert. Auch dem Training von Transatlantikflügen wird viel Gewicht beigemessen, denn der Global Express will ja seinem Namen (und seiner Reichweite von rund 11'000 Kilometern) alle Ehre machen.

Das Flugtraining wird mit dem Bombardier BD-700-1A10 HB-IHQ durchgeführt, es ist einer von sechs Global Express, welche ExecuJet betreibt.

Vom Boden- zum Flugtraining

Im «Full Motion»-Simulator, einem um alle Achsen beweglichen Flugsimulator, erfolgt das weitere Training von normalen Flugverfahren, wie auch von abnormalen Situationen. Triebwerksprobleme lassen die Piloten arg schwitzen. Sie müssen die Notfallcheckliste bei einem Triebwerkausfall, aber auch anderen Notfällen, teilweise auswendig können. Überhaupt muss sehr viel auswendig gelernt, aber auch verstanden werden. «Während den vier Wochen begleiten einen die mehrere Kilo schweren Bücher auf Schritt und Tritt», weiss Andreas Pfisterer. Viel Freizeit bleibt den Schülern nicht.

Heinz Marti hat alle Prüfungen bestanden. Nun folgt die Praxis. Das Gesetz verlangt ein Training mit sechs Landungen, damit seine Lizenz gültig wird. Am 26. August steht der Global Express HB-IHQ von ExecuJet für Heinz Marti zur Verfügung. Als Trainingsplatz eignet sich der Baden Airpark, also der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden, ideal. Dieser ehemalige kanadische Militärflugplatz ist nur 20 bis 25 Flugminuten von Zürich entfernt, bietet eine rund 3000 Meter lange Piste und wenig Verkehr.

200 Knoten im Downwind

Der erste Anflug wird aus 4000 Fuss (1220 Meter) noch mit Unterstützung von «Reims Radar» geflogen. Nach dem Start wird die HB-IHQ angewiesen noch etwas geradeaus zu fliegen, dann darf sie auf 4000 Fuss in den rechten Gegenanflug (Downwind) eindrehen. Der Radarlotse warnt die Crew vor einer kreuzenden Piper 28, die bald in Sichtweite kommt und unter dem Global Express – der sich mit einer Geschwindigkeit von 200 Knoten (370 km/h) im Downwind befindet – durchfliegt. Da nach Sicht geflogen wird, muss Heinz Marti den Downwind etwas nach Westen verlegen, weil ihm grosse Wolken den Flugweg versperren. Dann wird die «India Hotel Quebec» angewiesen, in die Base und den Zehn-Meilen-Final einzudrehen und im Endanflug auf die Tower-Frequenz von Baden zu wechseln.

Mit 120 Knoten fliegt der Global Express der Piste 21 entgegen, das «Cleared for Touch-and-Go» ist erteilt. Mit 110 Knoten setzt er auf, um mit 116 Knoten gleich wieder zu rotieren. Nun wird nur noch auf 1500 Fuss über den Boden gestiegen. Der Tower wünscht eine Linksvolte. Mittlerweile hat sich eine Ryanair Boeing 737-800 gemeldet, die zur Landung ansetzt. Die HB-IHQ wird hinter ihr die Nummer Zwei. Heinz Marti legt nach einem kurzen Drei-Meilen-Endanflug eine weitere schöne Landung hin. «Wichtig ist, die Nase langsam herunterzulassen, da sonst das Bugfahrwerk zu stark aufschlägt», erklärt Andreas Pfisterer.

SkyBiz

Vom Airline- zum Business-Aviation-Pilot

Auch Andreas Pfisterer hat als Linienpilot das Airline-Cockpit mit jenem eines Businessjets getauscht. Er war früher Pilot und Deputy Postholder Training bei Swissair, wechselte dann ins BAZL und fliegt nun seit einigen Jahren bei ExecuJet den Global Express, nebst seiner Tätigkeit als General Manager für die ExecuJet in der Schweiz. «Die Business-Fliegerei unterscheidet sich sehr vom Airline-Betrieb», erwähnt Andreas Pfisterer. Kein Flug ist wie der andere, immer wieder werden neue Destinationen angeflogen. Ein vorgängiges Audit eines neuen Flughafens ist bei einer Airline üblich, bei der Bedarfsfliegerei geht das nicht. Der Captain bürgt jeweils mit seiner Unterschrift dafür, dass die neue Destination angeflogen werden kann und die benötigten Bodenservices korrekt ausgeführt werden. Diese Art der Fliegerei ist anspruchsvoll, herausfordernd und daher sehr spannend. Zudem erleben die Business-Aviation-Piloten eine viel grössere Nähe zu den Passagieren, oftmals sind es die gleichen, da sie gerne immer mit der gleichen Crew fliegen. Dann gehört ab und zu aber auch das Koffertragen zu den Aufgaben der Piloten, doch das nehmen sie gerne in Kauf. Denn die meisten fliegen modernste, exklusive Jets, welche 20 bis 70 Millionen Franken wert sind, mit bestens ausgerüsteten Cockpits, rund um den Globus und oft auch zu den schönsten Plätzen dieser Welt.

Zudem muss beim Global Express die relativ kleine Bodenfreiheit der weit aussen liegenden Flügelenden in Betracht gezogen werden. Auch die beiden weiteren Landungen – die eine mit aktivierter automatischer Bremsung – verlaufen ideal, der Fluglehrer ist zufrieden. Ziel dieses Landetrainings ist für den Piloten die Erlangung des nötigen Selbstvertrauens zur Beherrschung des Flugzeuges. Im Weiteren wird überprüft, ob bei den Landungen eine konstante Leistung erbracht wird.

20 Minuten nach Zürich

Nach einem «Full Stop» wird die HB-IHQ mit einem «Karlsruhe Three Papa Departure» und einem Steigflug bis auf Flight Level 070 (7000 Fuss) für den IFR-Flug nach Zürich freigegeben. Noch vor der Ryanair-737 verlässt der Schweizer Bizjet um 12.40 Uhr die Piste blitzschnell. Die berechnete Startdistanz beträgt 2874 Fuss (rund 950 Meter), die tatsächliche Rollstrecke sogar noch weniger. Kaum in der Luft, wird der kaum 60'000 Pfund (27,2 Tonnen) schwere Global Express zuerst auf Flight Level 090 und dann FL130 ge-«cleared». Ohne Holding geht es mehr oder weniger direkt in den Endanflug der Piste 14 in Zürich, wo Heinz Marti die «India Hotel Quebec» um 13.01 Uhr zum sechsten Mal an diesem Tag landet.

Damit hat er seine Umschulung auf den Global Express bestanden und wird nun mit einem Training Captain während den nächsten 20 Flügen die «Line Introduction» durchführen. Anschliessend erfolgt der Line Check, damit ist Heinz Marti für den uneingeschränkten Einsatz auf dem Global Express bereit. Alle sechs Monate müssen kommerziell fliegende Berufspiloten einen IFR-Check absolvieren, wobei jeder zweite als ein Prüfungsflug erfolgt, dem sogenannten LPC (Licence Proficiency Check,) welcher durch einen BAZL- anerkannten Experten abgenommen wird und der Lizenzerneuerung dient. **www.execujet.eu**

Zufriedene Gesichter nach der Landung: Heinz Marti (links) und Andreas Pfisterer.

Neuer Global Express der ExecuJet im BAZL-Abnahme-Check

HB-Eintrittstest bestanden

Der neuste Zuwachs in der Charter-Flotte der ExecuJet Europe: Der Global Express HB-JGO. Als Langstrecken-Businessjet überwindet dieses Flugzeug Distanzen von bis zu 10'750 Kilometern und bietet zwölf Personen komfortabel Platz.

Feuerlöscher, Wetterradar, aber auch die regelkonforme Anbringung aller Hinweisschilder oder die Bremsen am Fahrwerk, alles wird von den Experten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) genauestens unter die Lupe genommen, bevor ein Flugzeug unter Schweizer Zulassung in die Luft darf. SkyNews.ch war bei der Abnahme eines Global Express Businessjets für die ExecuJet Europe AG mit dabei.

Foto ExecuJet

Heiner Bernhard ist für das Continuing Airworthiness Management (CAM) bei ExecuJet verantwortlich. Damit ist es seine Aufgabe, den BAZL-Experten einen genauen Wartungsplan für das neue Flugzeug vorzulegen.

Fotoreport Eugen Bürgler

Kein Detail entgeht dem geübten Blick der Experten, auch nicht, dass der Teppich in der Kabine an einer Stelle leicht verrutscht ist, und damit die Notbeleuchtung verdecken könnte. Die beiden Spezialisten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt BAZL nehmen sich in einem Hangar auf dem Flughafen Zürich den Global Express mit der Schweizer Registrierung HB-JGO ganz genau vor. Noch eine Woche zuvor war der grosse Businessjet mit amerikanischer Registrierung unterwegs und wurde erst vor wenigen Tagen mit einer «ferry permit», einer provisorischen Zulassung für den Überflug, in die Schweiz gebracht. Bevor er aber den Dienst in der Charter-Flotte der ExecuJet Europe AG antreten kann, müssen sich die BAZL-Experten davon überzeugen können, dass das Flugzeug in einem Top-Zustand ist und alle Sicherheitsbestimmungen erfüllt sind.

Lebenslauf detailliert prüfen

Ganz so einfach wie bei der Motorfahrzeugkontrolle im kantonalen Verkehrsamt geht das nicht, erklärt Heiner Bernhard, bei ExecuJet für das Continuing Airworthiness Management (CAM) verantwortlich: «Letzte Woche haben wir uns zusammen mit den BAZL-Spezialisten bereits einen Tag lang der detaillierten Dokumentation für dieses Flugzeug gewidmet. Im Vordergrund hat dabei das Maintenance-Programm gestanden, welches genau regelt, wann welche Teile des Flugzeuges überprüft, gewartet oder ersetzt werden. Bei einem solchen Businessjet ist das ein komplexes Programm für unterschiedlichste Komponenten. Für all die verschiedenen Systeme, wie zum Beispiel die Triebwerke von Rolls-Royce oder die APU von Honeywell, müssen wir einen genauen Wartungsplan vorlegen. Natürlich wird von den BAZL-Sachverständigen auch

geprüft, ob sämtliche Airworthiness Directives (AD – Anweisungen der EASA für obligatorische Kontrollen oder Änderungen) ausgeführt wurden, sich sämtliche Manuals und die Navigationsdaten auf dem neuesten Stand befinden und alle Wartungsereignisse dokumentiert sind», erklärt Heiner Bernhard.

Nachdem die Papierarbeit erledigt ist, steht die Inspektion am Flugzeug auf dem Programm. Zwar ist der Bombardier Global Express schon mit einigen Exemplaren in der Schweiz vertreten, doch sind gerade bei Businessjets oft viele Spezialwünsche der Kunden integriert. Also kein Flugzeug, das frisch aus dem Bombardier Werk in Kanada kommt? «Nein, so neu wie es aussieht, ist dieses Flugzeug gar nicht. Dieser Global Express ist in einem sehr guten Zustand und wurde mit einem Aufwand von rund vier Millionen Franken auf den neuesten Stand der Technik gebracht», sagt Heiner Bernhard.

Die BAZL-Experten wollen sich einen detaillierten Überblick über den Zustand des Global Express machen, bevor dieser die Schweizer Zulassung erhält. Zu diesem Zweck steht das Flugzeug mit geöffneten Wartungsklappen im ExecuJet-Hangar auf dem Flughafen Zürich.

Immer den Durchblick dank EVS

Zur Top-Ausstattung des Long-Range-Businessjets gehört neben einer komfortablen Kabine ein Glas-Cockpit modernster Technologie: Dazu zählt ebenso ein Head-up Display (HUD) wie ein Enhanced Vision System (EVS). Diese Systeme liefern den Piloten auch bei schlechtem Wetter oder absoluter Dunkelheit ein Bild der Aussenwelt auf ihre Displays. Die Daten dafür liefert ein Infrarot-Sensor, der bei den damit ausgerüsteten Global Express auf der Nase unterhalb der Cockpitscheiben zu erkennen ist. Diese ständig weiterentwickelten Systeme erlauben theoretisch schon heute Anflüge unter schlechtesten Sichtbedingungen auf Flugplätze, welche über keine Instrumentenlandesysteme verfügen. In der Praxis stecken vor allem noch die nötigen Zulassungen der Luftfahrtbehörden in der Entwicklungsphase. Jüngst erhielt Gulfstream jedoch bereits die EASA-Zulassung für EVS-unterstützte Anflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von 100 Fuss (rund 33 Meter). Auf jeden Fall ist das EVS ein zusätzliches Sicherheitselement, wenn es auf einem konventionellen Instrumentenanflug genutzt wird, und nicht zuletzt hilft es beim sicheren Rollen am Boden bei Nacht und Nebel.

Die Integration all dieser Systeme sei eine gehörige «Knacknuss» gewesen, meint Heiner Bernhard. Speziell die EASA-Zulassung der insgesamt zehn Supplemental Type Certificates (STC's) war sehr aufwendig und zeitraubend. Doch nach letzten Abstimmungen sollte jetzt auch die Satellitenverbindung für das Satelliten-TV via die Antenne unter dem kleinen Buckel auf dem Seitenleitwerk funktionieren. Damit kann den Passagieren nicht nur weltweites Telefonieren, sondern auch Fernsehen und High-Speed-Internet im Flugzeug angeboten werden.

Belastungsgrenze für Schubladen

Sämtliche Klappen und Abdeckungen des Global Express sind geöffnet, um den BAZL-Experten einen detaillierten Blick ins Innenleben des Global Express zu ermöglichen. Besonderes Augenmerk gilt den Seriennummern von verschiedensten Ersatzteilen, damit sichergestellt ist, dass nur Originale zum Einbau kamen. Die beiden BAZL-Kontrolleure schauen sich aber nicht nur die High-Tech-Bauteile genau an. Selbst dem Laien so nebensächlich erscheinende Dinge, wie die Schubladen im Flugzeug, werden überprüft. «In der Bordküche muss jede Schublade mit der maximal zulässigen Beladung beschriftet sein, damit sie bei Turbulenzen oder gar einem Unfall dort bleibt, wo sie hingehört», erklärt Heiner Bernhard.

Besonders lang ist die Liste der Kontrollpunkte im Bereich der «Cabin Safety», also allem was der Sicherheit der Passagiere in der Kabine dient. Denn dort finden sich auch die meisten Änderungen am Flugzeug, die aufgrund individueller Kundenwünsche nach der Auslieferung bei Bombardier ausgeführt wurden. Sind die Feuerlöscher beispielsweise am richtigen Ort platziert, sind die Exit-Beschilderungen genügend gross oder gibt es eine Schwimmweste an Bord, deren Ablaufdatum bereits erreicht ist?

Für den weltweiten Einsatz bereit

Mit dem Zustand des Global Express HB-JGO sind die BAZL-Experten zufrieden. Zwar haben sie einige Kleinigkeiten bemängelt, doch können diese nach Rücksprache mit dem Operator gleichentags behoben werden.

Nun kann alles sehr schnell gehen, mit dem «OK» des BAZLs wird der HB-JGO innerhalb eines Tages für den kommerziellen Chartereinsatz bei ExecuJet für Flugreisen auf der ganzen Welt zur Verfügung stehen. Doch auch dann lassen ihn die Experten des schweizerischen Luftamtes nicht aus den Augen. Zwar kann ExecuJet als CAMO+ zertifizierter Betrieb das Lufttüchtigkeits-Prüfungszertifikat (ARC) zweimal für zwölf Monate verlängern, doch spätestens in drei Jahren werden BAZL-Spezialisten den Global Express wieder einer genauen Prüfung unterziehen.

www.execujet.eu

August 2008: erste zivile Mirage IIIDS und weitere Beech 1900D

Zusammengestellt von Peter Gerber

HB

Zimex Aviation hat mit der HB-AEM eine dritte Beech 1900D in Dienst gestellt. Es handelt sich dabei um die ehemalige F-HALS von Alsair, die am 25. Januar 2007 in Samedan bei einem Landeunfall beschädigt und anschliessend wieder aufgebaut worden war. Seit einigen Jahren betreibt Zimex Aviation bereits die HB-AEK und AEL. **G5 Executive** erwarb von Gulfstream Aerospace die G450 N422GA und registrierte sie als HB-JGJ. **ExecuJet Europe** verkaufte den Learjet 45 HB-VML und ersetzte ihn durch den Global Express HB-JGO (siehe Seite 46) von Mezzanine Financing Ltd., bei der dieser als N115HK geflogen ist. **Dasnair SA** erweiterte ihre Flotte weiter um die Falcon 900B HB-JSP. Dieser Falcon-Jet flog zuvor als I-SNAX bei Servizi Aerei SpA. aus Mailand. **JetClub** ergänzte ihre Flotte mit dem Learjet 60 N460JD von Spirit Aviation und registrierte ihn als HB-VWN.

Am 15. August war es soweit: Die erste **zivile Mirage IIIDS** wurde als HB-RDF (ex J-2011) im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen (siehe Seite 11). Zwei Tecnam P2002-JF wurden im August eingetragen, so vom **Genfer Aeroclub** die HB-KPC und vom Air-Club d'Yverdon-les-Bains die HB-KPE. **Michel Rubel** erwarb die American Champion 7 HB-UAY. **Walter Hiltebrand** trug seine selbstgebaute Glastar GS1 als HB-YMQ ein. Die luganeser **Tarmac Aviation** betreibt neu den B3-Ecureuil HB-ZKG und **Heli Rezia** das Lama HB-ZWA, das ehemalige OE-XJG.

Die am 23. Juli 2008 in Münster-Geschinen kurz nach dem Start auf ein Feld abgestürzte Robin DR 400 RP HB-KBM wurde aus dem Register gelöscht. Die **Sato International AG** verkaufte ihre durch die Motorfluggruppe des Flugplatzes Porrentruy operierte Tecnam P 92-JS HB-KHD nach Thailand. **Zimex Aviation** liess ihre Twin Otter HB-LTD aus dem Schweizer Luftfahrzeugregister löschen. Die **Robert Fuchs AG** verkaufte ihren MDD 600N HB-XQB ins Ausland und die **Eliarco Ets. Vaduz** trennte sich vom Agusta A109E Power HB-ZFC. **Héli-Alpes** verkaufte ihren Robinson R44 Raven II HB-ZFN nach Marokko und **Air Grischa** ihren B3-Ecureuil HB-ZFE nach Norwegen und das Lama HB-XDN als I-BXWF nach Italien. **Roger Gygax** trennte sich von seiner Exec 90 HB-YGK und **Gilles Kuepfer** vom W.A.R. FW-190 HB-YHH.

Die **Nomad Aviation AG** übernahm von Swiss Eagle die Challenger 604 HB-JGR. Die drei von Trans-Héli SA betriebenen Lamas HB-XJN, HB-XVL und HB-XXJ gingen an den Eigentümer **Air Glaciers** zurück. Der von Swift Copers eingesetzte B3-Ecureuil HB-ZIJ betreibt neu **Solerine Aviation.**

Foto Max Fankhauser

Dasnair ergänzte ihre grosse Dassault-Flotte, bestehend aus der Falcon 2000EX HB-IGQ, der 900 HB-JEI, der 50 HB-JSR, der 900DX HB-JSW und der Falcon 7X HB-JSZ mit der 900B HB-JSP.

Foto Peter Gerber

Die HB-KPC ist einer von mehreren neuen P2002-JF in der Schweiz und wird vom Aéro Club de Genève betrieben. Weitere dieser beliebten Tecnams sollen in den nächsten Monaten HB-Registrationen erhalten.

Foto Mario Bazzani

14 Monate nach der unfallbedingten Trennung vom HB-ZDG operiert Heli Rezia nun mit dem HB-ZWA wieder ein Lama.

Foto Peter Gerber

Unter den sieben im August aus dem Register gelöschten PC-12/47E ist auch der HB-FQT zu finden.

Neueintragungen (Registration / Typ / Werk-Nr. / Baujahr / Besitzer, Halter / Hauptstandort / Datum)

HB-AEM	Beech 1900D	UE379	1999	Zimex Business Aviation AG, Zug / Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	Zürich	07.08.
HB-FRF (9)	Pilatus PC-12/47E	1052	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	08.08.
HB-FRG (9)	Pilatus PC-12/47E	1053	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	08.08.
HB-FRH (9)	Pilatus PC-12/47E	1054	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	08.08.
HB-FRI (9)	Pilatus PC-12/47E	1055	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	08.08.
HB-FRJ (9)	Pilatus PC-12/47E	1056	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	08.08.
HB-JGJ	Gulfstream GIV-X (G450)	4122	2008	GE Capital Solutions AG, Zürich / G5 Executive AG, Zug	Zürich	07.08.
HB-JGO	BD-700-1A10 Global Express	9004	1997	LR Global Charter Ltd., Georg Town / ExecuJet Europe AG, Zürich	Zürich	29.08.
HB-JSP	Mystère Falcon 900B	1989	069	Dassault Aviation, Saint Cloud / Dasnair SA, Genève	Genève	06.08.
HB-KPC	Tecnam P2002-JF	084	2008	SG Equipment Finance Schweiz AG, Zürich / Aéro-Club de Genève	Genève	04.08.
HB-KPE	Tecnam P2002-JF	082	2008	Air-Club d'Yverdon-les-Bains, Yverdon-les-Bains	Yverdon	28.08.
HB-RDF	Mirage III DS	MD 470	1982	Fondation du Musée de l'Aviation Militaire de Payerne / Espace Passion	Payerne	15.08.
HB-UAY	American Champion 7GCBC	1447-2008	2008	Michel Rubel, Corseaux	Lausanne	13.08.
HB-VWN	Learjet 60	60-158	1999	Jetfile Ltd., Tortola / JetClub Ltd., Zürich	Zürich	25.08.
HB-YMQ	Glastar GS1	5083	2008	Walter Hiltebrand, Marthalen	Aadorf	29.08.
HB-ZKG	AS350B3 Ecureuil	4540	2008	Tarmac Aviation SA, Agno	offen	26.08.
HB-ZWA	SA315B Lama	2540	1978	Heli Rezia AG, Ambri	Ambri-Piotta	14.08.
HB-2442	DG-808 C	8-394B293X55	2008	Avantis-Nator SA, Port	offen	05.08.

Handänderungen

HB-DFT	Mooney M20J	24-0837	1979	Knut Wiese / Ingenieur & Planungsbüro Wiese & Partner GmbH, Zürich	Genève	05.08.
HB-DGM	Mooney M20K	25-1036	1986	August Janser, Galgenen / Andreas Janser, Galgenen	Wangen	06.08.
HB-JEN	BD-700-1A10 Global Express	9015	1999	Allied Air AG, Fehraltorf / ExecuJet Europe AG, Zürich	Zürich	04.08.
HB-JGR	CL-600-2B16 Challenger 604	5624	2005	Sorito Finance Group Corp., Road Town / Nomad Aviation AG, Kehrsatz	Bern-Belp	21.08.
HB-KEA	Robin DR 400/140 B	2274	1995	Groupement de Vol à Moteur Lausanne, Lausanne	Neuchâtel	27.08.
HB-XJN	SA315B Lama	2609	1981	Air Glaciers SA, Sion	Sion	07.08.
HB-XVL	SA315B Lama	2334	1973	Air Glaciers SA, Sion	Sion	07.08.
HB-XXJ	SA315B Lama	1155/16	1980	Air Glaciers SA, Sion	Sion	07.08.
HB-ZIJ	AS350B3 Ecureuil	4079	2006	Solerine Aviation Sàrl, Genève	Genève	04.08.
HB-1364	LS3	3046	1977	Peter Schneebeli, Affoltern am Albis	Hausen a. A.	27.08.
HB-1776	DG-300 ELAN	3E74	1984	Philipp Haueter, Aarau	Ausland	18.08.
HB-2089	DG-400	4-115	1985	Pierre Liechti, St-Aubin-Sauges	Grenchen	27.08.

Löschungen

HB-BMC	Chaize CS 3000 F16	90	1988	Aérostiers Saignelégier, Les Genevez / André Gerber, Colombier NE	Colombier	04.08.
HB-BQC	Cam N-56	2205	1989	Skytec-Aeroteam GmbH, Burgdorf	Burgdorf	05.08.
HB-BQP	Fire 36/24	14861	1990	Kurverein Arosa, Arosa / Ballonclub Arosa, Arosa	Arosa	13.08.
HB-BVA	MFM S-60A	E-254	1991	Charles-André Voirol, Bôle	Colombier	04.08.
HB-FQJ (9)	Pilatus PC-12/47E	1030	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	05.08.
HB-FQQ (9)	Pilatus PC-12/47E	1037	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	25.08.
HB-FQS (9)	Pilatus PC-12/47E	1039	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	05.08.
HB-FQT (9)	Pilatus PC-12/47E	1040	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	14.08.
HB-FQU (9)	Pilatus PC-12/47E	1041	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	25.08.
HB-FQV (9)	Pilatus PC-12/47E	1042	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	26.08.
HB-FQW (9)	Pilatus PC-12/47E	1043	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	26.08.
HB-KBM	Robin DR 400 RP	1785	1987	Segelfluggruppe Oberaargau, Bleienbach	Langenthal	08.08.
HB-KHD	Tecnam P 92-JS	049	2006	Sato International AG / Groupe de vol à Moteur Aérodrome Porrentruy	Porrentruy	21.08.
HB-LTD	DHC-6 Series 300 Twin Otter	717	1980	Zimex Business Aviation AG, Zug / Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	Ausland	28.08.
HB-QBQ	Cam N-56	3674	1995	slow-fly GmbH, Andwil TG	Andwil	18.08.
HB-TCG	Zlin Z-526F	1238	1972	Werner Finck, Chur / Zlin Club Chur, Chur	Bad Ragaz	04.08.
HB-VML	Learjet 45	084	2000	Sun Heli Est., Vaduz / ExecuJet Europe AG, Zürich	Zürich	15.08.
HB-XDN	SA315B Lama	2232	1971	Air Grischa Helikopter AG, Untervaz	Locarno	04.08.
HB-XQB	MDD 600N	RN007	1997	Robert Fuchs AG, Schindellegi	Schindellegi	07.08.
HB-YGK	Rotorway Exec 90	5121	1994	Roger Gygax, Yverdon-les-Bains	Yverdon	15.08.
HB-YHH	W.A.R. FW-190	288	1999	Gilles Kuepfer, St-Triphon	Bex	08.08.
HB-ZFC	Agusta A109E Power	11165	2003	Eliarco Ets Vaduz, Montagnola	Lugano	11.08.
HB-ZFE	AS350B3 Ecureuil	3671	2003	Air Grischa Helikopter AG, Untervaz	Untervaz	25.08.
HB-ZFN	Robinson R44 Raven II	10178	2003	Héli-Alpes SA, Sierre	Sion	20.08.
HB-593	L-Spatz 55	00	1957	Pierre-Alain Jeannet, Renens	Montricher	15.08.
HB-970	ASW 15	15012	1969	Victor Béguelin, Blonay	Bex	21.08.
HB-1540	G103 Twin Astir II	3537	1980	Rudolf Widmer, Fribourg / Segelfluggruppe Friedberg, Frauenfeld	Amlikon	28.08.
HB-1937	LS4	4664	1987	Holger Feurer, Zürich / Willi Feurer, Würenlos	Samedan	21.08.
HB-2435	Discus-2CT	48	2007	Albert Uster, Küsnacht ZH / Segelfluggruppe Randen, Rüdlingen	Schaffhausen	27.08.

Flugzeug ist gleich Flugzeug – nicht?

Ich lade Sie herzlich ein, mit mir mal zwei Flugzeuge zu betrachten: Beide haben einen 100 PS-Motor; das eine verfügt über Verstellpropeller und Landeklappen, im Cockpit findet man die komplette Instrumentierung inklusive Transponder und GPS. Das zweite Flugzeug besitzt nichts dergleichen, der Funk ist das modernste Gerät. Das eine fliegt gut 160 km/h, das andere bringt es so auf 120 km/h. Das eine ist die Ikarus Comco C-42, das andere die Piper J-3C L-4.

Die beiden Typen beweisen, dass Leichtflugzeug nicht gleich Leichtflugzeug ist. Auf dem einen – dem älteren, langsameren und weniger ausgerüsteten – darf ich die Flugstunden zu Erneuerung meiner Privatpilotenlizenz absolvieren. Fliege ich die Stunden nur mit der C-42, erwartet mich am Schluss der Trainingsperiode eine Abwertung meines Ausweises auf die nationale Ebene, also das sogenannte «Restricted PPL» (RPPL).

Im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 betonte der Bund, dass er sich für eine möglichst zügige Zulassung der Ecolight-Flugzeuge einsetze, um die Umweltbelastungen zu reduzieren. Lassen wir mal die Argumentation beiseite (der Treibstoffverbrauch der Leichtaviatik ist sowieso marginal im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern) und betrachten nüchtern, was sich seit der Einführung der Ecolight-Flugzeuge getan hat: Die Zahl der in Betrieb genommenen Maschinen hält sich in sehr engen Grenzen. Zwar haben die Verantwortlichen im BAZL und bei den «Swiss Microlight Flyers» des Aero-Clubs der Schweiz eine gute und enorme Arbeit geleistet. Dafür bin ich dankbar. Aber hört man sich in den Fliegerbeizen und den Hangars um, dann ist kaum jemand begeistert von der neuen Kategorie. Das Ziel der Substitution wurde bisher klar verfehlt. Immerhin lassen sich beim Segelflugschlepp einige Erfolge ausweisen.

Die Argumente contra Ecolight sind immer die gleichen: Zu wenig Zuladung und die ans PPL nicht anrechenbare Flugzeit. So bleibt «man» halt den Pipers, Cessnas, Robins, Rockwells und anderen konventionellen Flugzeugtypen treu. Beides sind Einwendungen, die ihre Berechtigung haben. Das durchschnittliche Gewicht eines Mannes mit Kleidern ist gut und gerne 80 kg… - mal zwei plus Treibstoff ergibt das in der Regel bereits eine zu hohe Zuladung.

Der Kategorie «Ecolight» muss auch drei Jahre nach ihrer Einführung weiterhin Geburtshilfe geleistet werden. Das geschieht am besten mit der Erhöhung des maximalen Startgewichts auf 600 kg, wie es gemäss einer neuer Regelung der EASA in Anlehnung an die US-Bauvorschrift «Light Sports Airplane» geplant ist. Ein wichtiger Schritt wäre zudem, dass die Flugstunden integral an die Erneuerung des PPL-Ausweises anerkannt werden. JAR/EASA-Lizenzen erlauben es zum heutigen Zeitpunkt nicht, dass UL3-Achsen-Stunden für die Erneuerung angerechnet werden können.

Dies ist somit nicht ein Problem des BAZL. Es ist aber auch auf europäischer Ebene nicht nachzuvollziehen, warum die Flugzeit auf einer Piper L-4 gilt und auf einem komplexeren Ecolight-Flugzeug nicht. Ob ich als Inhaber eines PPL ein konventionelles Flugzeug steure oder ein Ecolight, ist schlicht egal. Ich bewege mich mit dem Ecolight in den gleichen Lufträumen und trainiere in gleichem Masse alle Fertigkeiten, über die ein Pilot verfügen muss. Sollte diese bürokratische Unterscheidung zwischen den beiden Flugzeug-Kategorien für das Flugtraining aufrecht gehalten werden, sehe ich leider keine gute Zukunft für die Ecolights. Schade wäre es allemal!

Peter Brotschi, Lehrer/Aviatikpublizist
www.peterbrotschi.ch

EVENTS

September

23. Öffentliche Vorlesung in der Universität St. Gallen, Raum B110 (Audimax), 18.15 Uhr: Luftfahrtsmanagement zwischen Ökonomie und Ökologie, Gastreferenten Prof. Dr. Ulrich Schumann, Direktor Deutsches Zentrum für Luft-und Raumfahrt, Christoph Füllemann, Environmental Delegate Swiss, www.cfac.ch

25. Herbstausflug der Motorflugveteranen des AeCS zu den Pilatus-Werken, peter.thut@bluewin.ch

26./27. Tag der offenen Tür der Airbase Sion mit Patrouille Suisse und PC-7 TEAM

30. Öffentliche Vorlesung in der Universität St. Gallen, Raum B110 (Audimax), 18.15 Uhr: Aviation Management und Aviation Governance, Gastreferent Rolf P. Jetzer, VR-Präsident Swiss, www.cfac.ch

Oktober

3.-5. Geneva Classics im Palexpo mit klassischen Sportflugzeugen, www.geneva-classics.ch

4. Red Bull Jungfrau-Stafette mit Oldtimern in Dübendorf, www.redbulljungfraustafette.ch

7. Öffentliche Vorlesung in der Universität St. Gallen, Raum B110 (Audimax), 18.15 Uhr: Management von Luftraum und Luftverkehr, Gastreferenten Daniel Weder, CEO Skyguide; Martin Brülisauer, Flugverkehrsleiter Skyguide, www.cfac.ch

7.-9. Fliegerdemonstration auf der Axalp, www.luftwaffe.ch, www.patrouillesuisse.ch

14. Öffentliche Vorlesung in der Universität St. Gallen, Raum B110 (Audimax), 18.15 Uhr: Management der Entwicklung und Produktion in der Luftfahrt, Gastreferenten Thomas Bosshard, CEO Pilatus, Marc Galin, Grob Aerospace Altenrhein, Dr. Georges Bridel, EADS, www.cfac.ch

17. Filmnight im Fliegermuseum Dübendorf, Thema «Rettung aus der Luft», Anmeldung bei: aerodoc@swissonline.ch

21. Öffentliche Vorlesung in der Universität St. Gallen, Raum B110 (Audimax), 18.15 Uhr: Management der Luftfahrtinfrastruktur (Gastreferenten: Thomas Kern, CEO Unique; Marko Virant, CEO Avireal, www.cfac.ch

2009

Juni

15.-21. Paris Air Show in Le Bourget, www.paris-air-show.com

27./28. Zigermeet in Mollis mit Super Constellation

Juli

4. Engiadina Classics mit Super Constellation

11./12. Airshow in Duxford, www.fighter-collection.com

18./19. Royal International Air Tattoo in Fairford, www.airtattoo.com

August

23./23. Oldtimer-Flugtage Kestenholz mit Bücker-Fly-in, www.fun-flyers.ch

29./30. Dittinger Flugtage, www.flugtage.ch

Airshow-Infos: **www.deltaweb.co.uk/asgcal/ewoct.htm**
Alle Angaben ohne Gewähr.

NEXT

- **SkyTech:** Die grosse Schweizer Maintenance-Übersicht 2008
- **SkyShow:** Wie sich der PC-21 in der Schweizer Luftwaffe bewährt

Die nächste Ausgabe erscheint am 20. Oktober 2008.